

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

Le Risque de Guerre

en

Matière d'Assurances maritimes

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS-SCIENCES JURIDIQUES

*L'acte public sur les matières ci-après sera soutenu
le 10 Mars 1916*

PAR

JEAN SCHONFELD,

Lauréat de la Faculté de Droit de Paris,

Diplômé de Science pénale,

Avocat à la Cour d'appel de Paris.

1916



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Le Risque de Guerre

en

Matière d'Assurance maritime

THÈSE

POUR LE DOCTORAT ÈS-SCIENCES JURIDIQUES

*L'acte public sur les matières ci-après sera soutenu
le 10 Mars 1916*

PAR

JEAN SCHONFELD,

Lauréat de la Faculté de Droit de Paris,
Diplômé de Science pénale,
Avocat à la Cour d'appel de Paris.

Président..... M. LYON-CAEN, professeur.

Suffragants ... { MM. LE POITTEVIN, professeur.
PERCEROU, agrégé.



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

ABRÉVIATIONS

D. : DALLOZ.

S. : SIREY.

J. M. : *Journal de Marseille.*

Jur. du Havre : *Jurisprudence du Havre.*

Rép. Dr. mar. : *Répertoire de Droit maritime.*



INTRODUCTION GÉNÉRALE

L'assurance maritime est un acte de commerce (art. 633 Code Commerce) (1).

On conçoit dès lors quelles responsabilités particulièrement lourdes elle entraîne pour les assureurs qui, en leur qualité de commerçants, sont, en cas de cessation de paiements, exposés à la faillite.

Aussi l'assurance maritime a-t-elle été, du moyen-âge à nos jours, et, plus particulièrement au dix-neuvième siècle, l'objet de réglementations rigoureuses qui tendaient toutes à limiter le plus possible les risques couverts par les assureurs. Ces Compagnies ont, notamment, depuis la promulgation du Code de Commerce, conclu des ententes diverses en vue de se refuser à souscrire des polices dans des conditions trop périlleuses.

On aperçoit aisément la nécessité d'accords de cette nature. Livrés à eux-mêmes, les assureurs auraient été contraints par les lois de la concurrence

(1) LYON-CAEN et RENAULT, t. 6, p. 247.

à couvrir des risques trop graves ou trop fréquents, et les Compagnies, harcelées par les exigences de leur clientèle, auraient souvent fait bon marché de tous les principes de prudence. Elles n'auraient ainsi fourni aux assurés qu'une sécurité trompeuse et que des garanties illusoires.

Aussi, dès les commencements du dix-neuvième siècle, des polices usuelles, d'un modèle uniforme, se répandirent-elles sur la plupart des places ; et cela en France comme à l'étranger.

A Londres et à Paris s'ébauchèrent des Comités centraux qui offrirent leurs courtiers, leur assistance contentieuse, voire pécuniaire, aux assureurs privés ou aux Compagnies qui, de plus en plus nombreux, ne tardèrent pas à y adhérer.

Pour ne prendre comme exemple que le Comité des Assureurs Maritimes de Paris, il groupe, en fait, presque tous les assureurs français. Ceux-ci, réunis périodiquement en assemblées générales, votent les articles des statuts modèles. Parmi ces dispositions, certaines n'ont que le caractère de clauses d'usages ; elles sont facultatives et votées à la majorité ; d'autres, au contraire, sont obligatoires ; en ce dernier cas, le vote est requis à l'unanimité et l'inexécution en est sanctionnée par l'exclusion au Comité. Le but poursuivi est, en effet, de parer aux exigences excessives de la clientèle, et la transgression d'une clause obligatoire constitue, dès lors, une sorte de félonie vis-à-vis des co-associés.

Toutes les Compagnies françaises ont adhéré au Comité des Assureurs Maritimes de Paris. Avant la guerre actuelle, quelques Compagnies étrangères et généralement austro-allemandes exerçaient en France de façon indépendante. Mais seule parmi les Compagnies françaises, la « Foncière » possède un crédit suffisant et des courtiers assez nombreux pour conserver son indépendance vis-à-vis du Comité. En fait, cependant, presque toutes les polices qu'elle souscrit sont conformes aux prescriptions de celui-ci. C'est qu'elles répondent à des nécessités du contrat d'assurance. Du reste, presque toujours les polices sont souscrites par des assureurs multiples, et c'est à une Compagnie relevant du Comité que s'associe la « Foncière ».

En résumé, le risque maritime ne peut être couvert sans de nombreuses restrictions ; et des accords nationaux ou internationaux sont intervenus en vue de réaliser ces restrictions nécessaires que la concurrence entre les assureurs n'aurait pas permises.

On conçoit, partant, sans peine, que le risque de guerre ait fait l'objet d'une réglementation commune des assureurs en vue de limiter les conventions destinées à le couvrir.

En principe, l'assureur répond des faits de guerre en vertu de l'article 350 du Code de Commerce. Mais l'article 2 des polices françaises votées par le Comité proclame qu'il est exclu des polices courantes et doit faire l'objet d'une assurance spéciale et expresse.

Nous rechercherons dans ce travail les traits caractéristiques du risque de guerre auquel ont été assimilés nombre de risques d'origine politique, et présentant pour les assureurs des dangers égaux. Nous l'opposerons aux risques qui proviennent d'autres faits de l'homme, aux pirateries, d'une part, et, d'autre part, aux risques dont la cause réside dans des phénomènes physiques ou climatologiques.

Puis nous rechercherons à quelles conditions est subordonnée la validité de la police de guerre et les effets toujours limités qu'elle produit.

Et nous constaterons ainsi et toujours la préoccupation constante qui détournera les assureurs de la souscrire.

De la sorte, nous serons amenés à observer, au cours des présentes hostilités, combien rarement les assureurs ont consenti à couvrir le risque de guerre, et comment, par suite de cette abstention de l'initiative privée, les gouvernements français et britannique ont dû intervenir pour se faire eux-mêmes assureurs.





CHAPITRE PREMIER

Historique abrégé

Le commerce de mer est exposé, de par sa nature même, à des risques particulièrement graves. De bonne heure, ceux qui s'y livrent ont eu recours, pour s'en exonérer, à différents moyens, dont l'assurance. Mais ces risques peuvent se trouver considérablement accrus à raison des hostilités entre deux ou plusieurs puissances. Les dangers de la guerre maritime menacent alors, non seulement les navires des sujets des Etats belligérants, mais même ceux des neutres. Les uns et les autres peuvent être atteints par les projectiles des adversaires et risquent d'être entravés dans leur voyage et leurs entreprises par des blocus ou par des interdictions de commerce. Des événements récents ont montré les dangers auxquels ils sont exposés par suite de l'emploi de nouveaux moyens de destruction ou de nouvelles

pratiques de blocus. Les risques de guerre viennent aussi s'ajouter aux risques de mer ordinaires. Le fait, du reste, n'est point spécial aux guerres internationales, et des dangers analogues se rencontrent dans les guerres civiles.

Dans ces conditions, on comprend qu'il est impossible aux compagnies d'assurance de couvrir ces risques extraordinaires comme les risques courants. Les primes, établies en tenant compte des conditions normales de la navigation, seraient insuffisantes pour faire face aux sinistres provenant des hostilités. Le crédit des compagnies ne tarderait pas à sombrer et elles seraient vite acculées à la faillite. Il n'est donc pas étonnant qu'un régime particulier pour le risque de guerre en matière maritime ait été établi, soit par des dispositions contractuelles entre les compagnies et les assurés, soit par des dispositions légales. Ce sont ces dispositions que nous comptons étudier en droit français, en les comparant avec les principales mesures prises en la matière par différentes législations étrangères.

En droit français, deux périodes peuvent être distinguées :

Au cours de la première, on se borne dans les polices à stipuler une surprime pour le cas de guerre, au profit des assurances. Dans la seconde période, une séparation très nette est faite entre les deux classes de risques, et les risques de guerre sont, en principe, exclus de l'assurance maritime.

Première phase : L'ordonnance du mois d'août 1681 sur la marine n'avait établi aucune distinction entre les deux catégories de risques. L'article 25 du livre III, titre VI, énumérait les risques provenant de circonstances politiques : la prise, l'arrêt de prince, la déclaration de guerre, les représailles, au milieu des risques ordinaires de la navigation.

La prise est bien un risque de guerre. Mais, au contraire, le pillage, que le texte vise ensuite, n'a pas en lui-même de cause politique et ne peut être que le fait de pirates. Le texte terminait son énumération par une formule très compréhensive : « ...et généralement toutes autres fortunes de mer ». Ce terme englobait donc la prise, l'arrêt de prince, la déclaration de guerre et les représailles. Cette confusion impliquait bien que les divers faits prévus étaient considérés comme fortunes de mer et non comme une classe à part de risques.

Mais, dans la pratique, la guerre apparaissait déjà comme de nature à faire naître un régime spécial d'assurance. Valin, dans son commentaire de l'Ordonnance de 1681, s'occupe, à propos de l'article 3, l. III, t. VI, des clauses que la police doit contenir ; il traite, à cette occasion, des risques et spécialement des risques de guerre, et atteste l'existence d'une clause dite « en cas de guerre » qu'il ne définit pas, ce qui laisse à penser qu'elle devait être d'un usage courant. Les développements qu'il consacre à ce sujet prouvent que le besoin s'était déjà manifesté,

pour le crédit des assureurs, de faire le départ entre les deux catégories de risques.

« Autre chose, dit, en effet, Valin, est de prendre sur soi les risques en temps de guerre ou lorsque, depuis les dernières nouvelles du navire, il y ait lieu de craindre qu'il ait péri, et autre chose est de s'en charger en pleine paix ou lorsque le navire ne tarde pas encore.

« Mais il est des assurances et des prêts à la grosse qui se font en temps critiques et douteux, je veux dire en des circonstances qui font appréhender une rupture prochaine, des hostilités, la guerre en un mot.

« Alors, il est d'usage de se précautionner et, en conséquence, les assureurs, en stipulant la prime ordinaire, ajoutent qu'en cas d'événements de guerre, hostilités ou représailles de la part d'une telle nation ou de quelque autre de l'Europe, la prime augmentera de tant, et je dis de l'Europe, parce que cette clause « de précaution » ne regarde jamais les pirates de profession, dont les brigandages sont aux risques des assureurs. »

Valin rapporte, à ce propos, que des procès s'étaient élevés sur le point de savoir si les actes d'hostilité accomplis avant la déclaration de guerre devaient être considérés, au point de vue de la responsabilité des assureurs, comme des risques de guerre ou comme des actes de piraterie (1).

Ainsi, le principe de la distinction des deux caté-

(1) *Commentaire de l'Ord. de 1681*, pp. 35 et sq.

gories de risques, méconnu par l'Ordonnance sur la marine, avait été introduit dans la pratique bien avant la rédaction du Code de Commerce, qui est le point de départ de la seconde période.

Cependant celui-ci n'a rien innové par rapport à l'Ordonnance de 1681 et, au cours du *xix^e* siècle, c'est également la pratique des assurances qui a introduit une distinction dans les risques.

L'article 350 du Code de Commerce, fondamental en la matière, dispose : « Sont aux risques des assureurs toutes pertes et dommages qui arrivent aux objets assurés par tempêtes, naufrages, échouements, abordages fortuits, changements forcés de route, de voyage ou de vaisseau, par jets, feux, prise, pillage, arrêt par ordre de puissance, déclaration de guerre, représailles, et généralement par toutes autres fortunes de mer. »

Le Code reproduit donc presque textuellement le texte de l'Ordonnance de 1681. Il place dans son énumération la prise à côté du pillage et classe parmi les fortunes de mer les risques d'origine politique comme l'arrêt par ordre de puissance, la déclaration de guerre ou les représailles.

Pendant longtemps, les polices n'ont stipulé aucune exonération du risque de guerre. Elles se contentent, pour le cas d'hostilités, de prévoir des surprimes dont le système paraît, du reste, avoir été assez rudimentaire (1).

(1) De plus, les polices d'abonnement comprenaient la fortune de guerre avec, sans doute, faculté de résiliation.

Cet état de choses s'explique peut-être par la fréquence des guerres au début du xix^e siècle. Les hostilités étant alors à peu près continuelles, il devenait possible d'établir assez facilement une moyenne des pertes qu'elles pouvaient causer à la navigation et de calculer les primes correspondantes. L'opinion du risque pouvait être facilement fixée. De plus, les conséquences de la guerre maritime étaient, à cette époque, moins désastreuses qu'elles ne le sont aujourd'hui. Les engins de destruction étaient moins perfectionnés et moins puissants que ceux que l'on emploie dans les guerres actuelles et, d'autre part, la valeur des bâtiments employés au début du xix^e siècle était loin d'atteindre celle des bâtiments modernes.

Vers la moitié du xix^e siècle, l'état de guerre cessa et la sécurité des mers s'accrut. La guerre devint une éventualité dont il allait être difficile pour les assureurs de prévoir les conséquences, d'autant plus que de nouveaux moyens de destruction avaient été inventés qui devaient probablement transformer les effets de la lutte sur mer.

Aussi la plupart des polices françaises stipulèrent-elles l'exonération des risques de guerre. Il en était ainsi, notamment en 1840, des polices de Paris, de Bordeaux, du Havre, de Rouen, de Bayonne et de Dunkerque (1). Le texte imprimé de ces polices relatif à l'exonération des risques de guerre fut

(1) LEMONNIER : *Commentaire des polices françaises*, p. 227, n° 183.

reproduit sans modification dans l'article 2 des polices françaises maritimes sur corps et sur facultés. La rédaction définitive en a été arrêtée par le Comité des Assureurs Maritimes en 1887, pour être appliquée au 1^{er} janvier 1888.

Ce travail ne sera presque tout entier que l'interprétation de cet article 2, ainsi conçu :

« Les risques de guerre civile ou étrangère ne sont à la charge des assureurs qu'autant qu'il y a convention expresse ; dans ce cas, les assureurs répondent des dommages et pertes provenant de guerres, hostilités, représailles, captures et molestations de gouvernements quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre. »

L'évolution n'était pas cependant tout à fait accomplie. Longtemps, à la clause imprimée d'exonération était adjointe une autre clause manuscrite qui, du moins dans les polices sur facultés, mettait les risques de guerre à la charge des assureurs. Ceux-ci devaient répondre « de tous dommages et pertes qui arriveraient aux choses assurées par guerre, hostilités, représailles, arrêts ou molestations de gouvernements ou autorités quelconques, amis ou ennemis, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre, tels qu'ils sont définis à l'article 2 de l'imprimé ». Il est vrai que la plupart des polices, même sur facultés, prévoyaient la dénonciation du risque de guerre dans les quinze jours, délai fixé à

quarante-huit heures par le Congrès de 1899 qui réunit à Paris presque tous les assureurs français en Assemblée plénière.

Les directeurs et agents des principales compagnies d'assurances maritimes, réunis en Congrès en 1900, adoptèrent une résolution d'après laquelle les risques de guerre ne pourraient plus faire l'objet que d'une assurance spéciale et expresse. L'obligation pour les compagnies de se conformer à cette décision du Congrès était sanctionnée par la menace d'exclusion du Comité des Assurances Maritimes de Paris. La décision prise en 1900 n'était, en somme, que l'aboutissement de tendances qui s'étaient déjà manifestées dans le monde des assureurs. Le 21 mai 1898, en effet, l'Assemblée plénière des assureurs avait, sous les mêmes sanctions, voté un modèle très limitatif de polices de guerre. La résolution de 1898 faisait prévoir celle de 1900.

A cette date, on peut dire que la séparation des risques de mer et des risques de guerre est définitivement établie (1).

Tout cet historique met en relief l'idée dominante que, dans le silence persistant des textes législatifs sur la distinction que nous étudions, celle-ci a été l'œuvre de la pratique, aux besoins de laquelle elle correspond (2).

(1) Sur ces points, cf. AUDOUX : « De quelques questions relatives à l'assurance des risques de guerre », *Journal de Clunet*, 1904. — Quelques informations nous ont été personnellement fournies.

(2) Le projet de révision du livre II du Code de Commerce, qui est

Elle est aujourd'hui passée dans les mœurs (1).

Au cours de la guerre actuelle, le Comité a décidé que l'exonération du risque de guerre ne serait plus obligatoire et que les assureurs auraient toute liberté pour rédiger leurs polices. Toutefois, il faut reconnaître qu'ils n'ont, au commencement du conflit, manifesté aucune hâte à couvrir les risques de guerre, et l'on ne doit pas s'en montrer surpris.

Dans les autres pays, ce sont également les besoins de la pratique, traduits dans les clauses des polices, qui ont introduit la distinction des risques de mer et des risques de guerre.

A cet égard, les Codes de Commerce peuvent être divisés en deux catégories.

Tous, à l'exception des codes italien (art. 616) et belge révisé (art. 179), énumèrent les principaux risques de guerre parmi ceux dont répond l'assureur. Mais les uns se bornent à indiquer les moyens de déterminer la surprime en cas de guerre, tandis que les autres prévoient en ce cas deux clauses d'exonération.

Dans la première classe, on peut ranger les codes espagnol et portugais. Le premier détermine la

d'avantage influencé par l'expérience des affaires, élimine en principe le risque de guerre des assurances maritimes.

(1) Une autre modification a été apportée à l'article 2 par l'Assemblée plénière du 1^{er} septembre 1913 pour parer aux difficultés que font naître les conflits entre patrons et ouvriers. Le texte a été étendu aux risques résultant de lock-outs, émeutes, soulèvements populaires ou autres faits de ce genre. (addition à l'article 2, devenu l'article 4 dans la nouvelle rédaction.)

procédure suivant laquelle, en tout état de cause, si une guerre survient, doit être évaluée la surprime d'assurance. Il faut, du reste, remarquer que les polices espagnoles stipulent que les assureurs ne répondront pas des risques de guerre.

L'article 604, § 2, du Code portugais reproduit presque textuellement l'énumération que nous trouvons dans notre article 2 des polices françaises. Le paragraphe 3 décide que l'augmentation de prime, stipulée en temps de paix, pour le cas où une guerre viendrait à éclater ou pour tout autre événement, se règle en tenant compte des circonstances et des autres stipulations de la police.

Dans la seconde catégorie on range le Code des Pays-Bas et le Code de la République Argentine. Tous deux prévoient deux clauses : la stipulation « franc d'hostilité » et la clause d'après laquelle « les pertes ordinaires » ou « risques ordinaires » resteront, même en cas de guerre, à la charge de l'assureur.

La clause « franc d'hostilité » (*vrij van molest*) affranchit l'assureur de la responsabilité des risques résultant même indirectement de l'état de guerre. D'après l'article XCV du Code de Commerce des Pays-Bas, le contrat d'assurance cesse dès que le voyage a été retardé ou que la route a été changée par suite des hostilités. L'article 1213 du Code de Commerce argentin emploie une formule identique. Néanmoins, ces deux législations, lorsqu'il a été

stipulé que, malgré l'exonération des risques de guerre, les risques ordinaires resteraient à la charge des assureurs (art. 824) (*nur für scegefahr*), laissent à la charge de l'assureur l'obligation de répondre des pertes qui seraient survenues, même en temps de paix, et cela jusqu'à ce que le navire soit arrivé au port.

Les principes posés par le Code néerlandais ont reçu un notable développement du chef des conditions de bourse d'Amsterdam et de Rotterdam. Il est, en effet, de pratique universellement admise sur ces places que les risques maritimes continuent : après la capture jusqu'à ce que le navire ait mouillé ; après ordre donné de s'éloigner d'un port bloqué, soit pendant 15 jours à partir de l'arrivée au port où le navire touchera, soit jusqu'au jour du déchargement s'il est déchargé plus tôt ; en cas de séjour par suite de crainte de guerre, pendant deux mois, mais avec cette restriction en ce qui concerne l'assurance sur marchandises, qu'au bout de quinze jours elle sera réputée « franc d'avarie » ; s'il y a continuation de voyage, l'assurance sur facultés et fret est réputée au bout de quinze jours conclue « franc d'avarie », et l'assurance sur corps continue pendant deux mois sans modifications. Dans la dernière hypothèse, on admet unanimement que le délai de quinze jours a pour point de départ le moment où l'état de guerre maritime a forcé à modifier le cours du voyage assuré. La réglementation minutieuse de ces clauses

fait le plus grand honneur à ceux qui les ont rédigées. Elles permettent d'éviter nombre de procès sur la distinction des risques de guerre et des risques de mer.

On peut, du reste, remarquer, en terminant, que les polices hollandaises assurent toutes les fortunes, mais avec faculté de dénonciation dans les quinze jours. L'assurance est alors contractée « *vrij van molest* ».

Le Code de Commerce allemand (art. 824) fait la même distinction que le Code de Commerce hollandais. Il déclare que l'assureur supporte notamment : « ...2° Les risques de guerre et les ordres souverains ». Pour déterminer les conséquences de la clause « franc de guerre » (*frei von Kriegsmolest*), le Code de Commerce allemand dit : « Le risque cesse pour l'assureur à partir du moment où la guerre commence à exercer une influence sur le voyage. » Cette expression, plus générale que celle des codes néerlandais et argentin, est préférable à celle que ceux-ci emploient dans la même hypothèse.

Du reste, en Allemagne comme en France, les assureurs se sont soustraits à la responsabilité des risques de guerre. Les polices de Brême et de Hambourg stipulent, en principe, cette exonération. Toutefois, le règlement général des polices de Hambourg prévoit, comme le Code de Commerce allemand, la clause « franc de guerre » et celle d'assurance des risques de guerre seulement. Les

articles 100 et 101 du Règlement général des polices de Hambourg définissent ces clauses en reproduisant presque textuellement les dispositions des articles 852 et 853 du Code de Commerce allemand.

Ainsi, la clause d'assurance des « risques de guerre » seulement « affranchit l'assureur des risques immédiatement provoqués par la guerre. La clause » franc de guerre » l'exonère des conséquences indirectes de la situation politique, celles qui modifient le voyage.

S'il a été convenu que l'assureur, tout en ne couvrant pas le risque de guerre, accepte cependant de couvrir les autres risques, même après que, par suite de l'état de guerre, il puisse se présenter de nouveaux dangers, la responsabilité de l'assureur ne cesse pas de courir avant la consignation des choses assurées ou avant le moment auquel l'assurance aurait pris fin, même si elle s'étend aussi au risque de guerre. Mais l'assureur n'est pas responsable des risques directs de guerre, en particulier des risques suivants :

Confiscation par les belligérants ;

Enlèvement, détérioration, destruction et pillage par navires de guerre et prise de guerre ;

Frais occasionnés par arrêt ou par réclamation, par blocus, par retour d'un port bloqué ou par retard volontaire à cause du danger de guerre ;

Conséquences de retard, de détériorations ou de dépréciation des marchandises, frais et dangers pour mise en magasins, frais de réexpédition.

Dans tous les cas douteux il sera admis que le dommage n'aura pas été occasionné par « risque de guerre ».

Telles sont les règles posées pour la place de Hambourg en 1867.

Ajoutons que, en général, les polices admettent la dénonciation de la clause « d'assurance des risques de mer seulement », et ce, dans un délai de quinzaine, lequel a été, en 1915, porté à un mois pour les espèces et valeurs.

Les compagnies de Brême ont introduit dans les polices de cette place, depuis 1875, des clauses identiques. Toutefois, elles admettent que le contrat d'assurance « franc de guerre » cesse dès que le navire est saisi avec violence, fût-ce pour une simple visite.

En Suisse, le risque de guerre est toujours exclu par les polices.

En résumé, la plupart des législations positives assimilent les risques de guerre à de simples fortunes de mer, mais les polices écartent cette solution par des clauses contraires.

On comprend, dès lors, que les législations les plus récentes aient consacré en termes formels les résultats de la pratique en excluant en principe le risque de guerre de l'assurance maritime. Tel est le cas du Code de Commerce italien (art. 616) et du Code belge révisé par la loi du 21 août 1879 (art. 179). Celle-ci décide que, dans l'hypothèse normale —

celle de l'assurance « franc de guerre » — le contrat est résilié du jour où un fait de guerre modifie les conditions du voyage. Toutefois, si ce fait revient en mer, la résiliation n'aura lieu que du moment où le navire sera amarré au premier port qu'il atteindra. Lorsqu'il y a assurance des risques de guerre, les assureurs de ces risques sont substitués à ceux qui n'ont souscrit que la police « franc des risques de guerre » aussitôt la convention de ceux-ci résiliée.

La police d'Anvers, dans une annexe consacrée aux risques de guerre, précise sur quelques points la portée de l'article 179 du Code de Commerce modifié par la loi de 1879, notamment par les dispositions suivantes :

1° L'assurance cesse par le fait et au moment de la molestation ; néanmoins, un simple arrêt en mer sans autre molestation, et dont le terme n'excéderait pas trois fois 24 heures, ne préjudiciera pas à l'assurance ;

2° Si, dans les trois jours de son arrestation, un navire était conduit ou forcé de se rendre dans un tout autre lieu que celui de sa destination, l'assurance ne continuerait plus son effet que jusqu'au moment où il se trouverait ancré au premier port ou plage qu'il atteindra. Les avaries éprouvées avant la molestation et légalement constatées dans les 15 jours de son arrivée seront seules à la charge des assureurs. Il en serait de même pour tout navire qui, afin d'éviter une molestation quelconque, se serait volontairement détourné de son chemin ;

3° Si le départ de l'objet assuré dans un endroit libre venait à être empêché, soit par une molestation quelconque, soit par voie d'autorité, soit par crainte fondée de molestation, soit par blocus, le risque cesserait par le fait ; et, à défaut d'avaries antérieurement constatées, les assureurs rembourseraient la moitié de la prime convenue, sans que cette moitié puisse dépasser 2 0/0.

Tels sont les compléments apportés par la police d'Anvers au Code belge révisé. Du reste, la loi belge de 1879 n'a fait, sur bien des points, que confirmer les solutions déjà admises par elle.

L'Angleterre est le seul pays qui n'admette ni par une disposition légale, ni par une clause des polices, l'exonération des risques de guerre. Ceux-ci sont, en principe, compris dans l'assurance (loi de 1906, art. 3, dernier alinéa). En conséquence, les polices anglaises mentionnent spécialement parmi les risques dont l'assureur répond : « *The man of war's, enemies, takings, at sea, arrests, restraints and detainment of Kings, princes and people.* » Toutefois, ici encore, les nécessités de la pratique ont conduit à donner contractuellement certaines garanties aux assureurs. Il est donc d'usage d'insérer dans les polices une clause stipulant expressément que l'assureur a le droit, à tout moment, de dénoncer l'assurance des risques de guerre. Les assureurs ne se font pas faute d'user de cette faculté de dénonciation quand des bruits de guerre commencent à circuler.

Partout les assureurs ont donc pris des mesures pour protéger leurs entreprises contre les conséquences que leur font courir la guerre et d'autres conjonctures analogues. C'est ainsi qu'a pris naissance et que s'est précisée la distinction des risques de mer ordinaire et des risques de guerre. Cette distinction était absolument nécessaire : « Une guerre maritime qui éclaterait tout à coup, observe en effet M. de Courcy, surtout une guerre avec l'Angleterre, serait une perturbation où pourrait s'engloutir, si ces risques (de guerre) n'étaient pas exceptés, le crédit de tous les assureurs français. » — « Il n'est pas juste, il n'est pas bon pour les assurés que les assureurs s'exposent à des désastres, à la ruine, à la faillite, en couvrant des risques pour lesquels ils ne reçoivent aucune prime. » (1) Cette conclusion est tout à fait conforme aux principes sur lesquels repose le mécanisme de l'assurance. En effet, un risque n'est aisément assurable qu'à la condition d'être relativement rare. Lorsque l'état de guerre existe, les risques s'y référant sont constants, et la guerre moderne, avec toutes les découvertes scientifiques dont elle comporte le jeu, crée des périls toujours nouveaux. Partant, le risque de guerre est à peine assurable et la réglementation de l'assurance le concernant présente nécessairement des caractères exceptionnels. Tous les Congrès internationaux d'assurances ont insisté sur les dangers qu'offre l'assurance des risques de

(1) DE COURCY : *Commentaire des polices françaises*, art. 2, pp. 4 et 5.

guerre. Les représentants des assureurs réunis en ces Congrès songeaient, lorsque la guerre de 1914 a éclaté, à présenter à une nouvelle Assemblée une réglementation uniforme de l'exclusion des polices du risque de guerre et des conditions spéciales d'assurance. Au Congrès de 1900, les assureurs étaient arrivés à s'entendre sur les conditions d'assurance des fortunes de guerre moyennant une prime spéciale et faculté de dénonciation. Mais, entre temps, la guerre balkanique révéla l'insuffisance de cet accord et les assureurs sentirent la nécessité de s'entendre en vue d'une exclusion systématique des risques de guerre.

C'est en nous inspirant de ces considérations imposées par les nécessités de la pratique que nous avons entrepris cette étude. Elle est donc, par son esprit, en opposition formelle avec l'article de M. René Verneaux : « Des risques de guerre en matière maritime » (1) et la thèse soutenue sur la même matière en 1902 par M. Allaert. Pour ces deux auteurs, en effet, en faisant rentrer dans l'assurance des risques celle des risques de guerre, on supprimerait la source de nombreuses difficultés juridiques sans augmenter cependant notablement les charges. Nous estimons, au contraire, quant à nous, que l'exonération des risques de guerre s'impose d'une façon inéluctable, et toutes les dispositions que nous aurons à étudier prouvent qu'elle répond à un véritable besoin.

(1) GLUNET, 1898.



CHAPITRE II

Risques de guerre et risques assimilés

Une énumération rapide des principaux risques de guerre en montrera l'importance et révélera l'intérêt qu'ont les Compagnies d'assurance à en stipuler l'exonération dans les polices. Aussi bien est-il nécessaire, dès maintenant, de les définir avant d'aborder l'examen des problèmes qu'ils soulèvent.

Le risque traditionnel est la prise. On entend par là la saisie de navire faite au cours de la guerre par un des belligérants et sans intention de restitution du bâtiment ou des marchandises.

La fréquence de ce risque a considérablement diminué depuis la Déclaration de Paris du 28 avril 1856. Auparavant les navires de commerce des belligérants pouvaient s'armer en course pour courir sus aux navires de guerre ennemis et surtout aux navires de commerce. En outre, la prohibition de la

prise à l'égard des neutres, quoique conforme déjà aux principes du droit des gens, n'était pas aussi nettement réglementée et délimitée qu'elle l'a été par la Déclaration de Paris.

Celle-ci abolit la course, interdit la capture des bâtiments neutres et déclare que, à l'égard des neutres, « le pavillon couvre la marchandise ». La prise ne devient licite, à l'égard des navires neutres, que s'ils commettent des actes rentrant dans la contrebande de guerre.

Tout danger de capture n'est cependant pas encore disparu à l'heure actuelle et les cas où elle peut se produire sont encore trop nombreux pour que les assureurs ne soient pas exonérés des conséquences qu'elle entraîne.

Il se pourrait d'abord que des Etats signataires de la Déclaration de Paris armassent cependant en course des navires qui pratiqueraient des prises. Celles-ci devraient, à notre avis, être traitées comme risques de guerre conformément au principe que nous développerons, à savoir : « Que les actes de guerre accomplis contrairement au droit des gens doivent cependant être considérés comme faits de guerre et non comme faits de piraterie. » Les attentats contre le *Lusitania*, le *Titanic* et l'*Ancona* montrent que certains belligérants n'hésitent pas même à couler des navires neutres sans aucune justification. En outre, comme toutes les nations n'ont pas encore adhéré à la Déclaration de Paris, tels les Etats-Unis,

il serait possible qu'en cas de guerre entre deux puissances non signataires, des dangers considérables de prise, même contre des neutres, pourraient se produire. Ce n'est cependant pas très vraisemblable, car, pendant la guerre hispano-américaine, les deux adversaires, bien que n'étant pas liés par la Déclaration de Paris, se sont abstenus de recourir à la course.

Il est un autre risque voisin de la prise que l'on appelle l'arrêt, expression souvent accompagné d'un qualificatif : « arrêt de prince », « arrêt de puissance », « arrêt par ordre de puissance » ou « par ordre de gouvernement ».

On a beaucoup discuté, surtout dans notre ancien droit, sur la définition exacte de l'arrêt et en quoi il se distingue de la prise proprement dite. D'après Pothier, « l'arrêt diffère de la prise en ce que la prise d'un vaisseau se fait en pleine mer et que l'arrêt se fait dans un port ou dans une rade où le vaisseau se trouve » (1). Ce criterium a l'inconvénient d'attacher des conséquences juridiques à une simple circonstance matérielle. Aussi avait-il été abandonné déjà dans l'ancien droit et repoussé par la jurisprudence.

La question fut discutée à propos d'une espèce demeurée célèbre :

« La disette était à Corfou. Les galères de Venise rencontrèrent en pleine mer un bâtiment génois chargé de blé. Elles l'arrêtèrent et le firent aller à

(1) POTHIER : *Du Contrat d'assurance*, chap. I^{er}, sec t. II, n° 56.

Corfou, où le blé fut vendu et payé. Les assureurs sur corps furent attaqués de la part des assurés ; ceux-ci soutenaient que le navire avait été pris par les Vénitiens, qu'il avait souffert un véritable sinistre et qu'on était en droit d'en faire le délaissement. Les assureurs répondirent que c'était un simple arrêt de prince, dont l'objet avait été non de prendre le navire, mais d'acheter le blé nécessaire au pays. Les assureurs obtinrent gain de cause.

Emerigon, se fondant sur cette jurisprudence, rejette le criterium proposé par Pothier et définit l'arrêt : l'acte accompli hors le fait de guerre par un gouvernement ami (1). Plusieurs auteurs du xix^e siècle ont accepté cette définition d'Emerigon comme exacte, bien que le terme « arrêt » comporte aussi un sens plus large (2).

Malgré la part de vérité que contient la définition d'Emerigon, elle n'est pas, en effet, complètement exacte, car elle ne s'applique pas à la mesure prise soit en cas de guerre, soit hors ce cas, par un gouvernement quelconque, ami ou ennemi, mais avec intention de restituer le bâtiment et la cargaison ou leur valeur.

Aussi la doctrine moderne donne-t-elle de l'arrêt une définition plus large que celle d'Emerigon et

(1) EMERIGON : *Ord. de la Ravine*, chap. XII, sect. 25 et 30.
Lyon-Caen et Renault.

(2) *Traité de droit commercial*, t. V, n° 430; DESJARDINS, VI, n° 1.248;
ESTRANGIN, p. 82; CAUVEY : *Traité des assurances maritimes*, n° 266.

elle dégage comme trait dominant de l'arrêt son caractère provisoire. L'arrêt suppose essentiellement la reconnaissance du droit des propriétaires d'obtenir une restitution ou une indemnité.

Ainsi défini, l'arrêt peut revêtir trois formes distinctes :

L'arrêt « *stricto sensu* » qui est l'acte d'un gouvernement ami et qui se produit le plus souvent hors le cas de guerre. Cependant il peut se produire de la part d'un gouvernement ami en état d'hostilités à l'égard d'une tierce nation ; il est le plus souvent inspiré, en pareille hypothèse, par un désir de protection des bâtiments alliés.

L'embargo est une défense générale de laisser sortir du port jusqu'à nouvel ordre aucun navire ami ou ennemi. Enfin, l'angarie consiste, de la part d'un gouvernement, à utiliser des navires neutres qu'il saisit provisoirement.

Lorsque les gens de mer sont engagés au mois, ils doivent toucher la moitié de leurs loyers pendant la durée de l'arrêt (art. 254 C. Comm., al. 3). L'armateur, qui les paie de la sorte sans les utiliser, subit donc un préjudice tout en restant tenu de leur verser l'intégralité du salaire convenu quand le voyage reprendra. Rien ne l'empêche, du reste, de s'assurer contre cette perte résultant de l'obligation de payer la moitié des loyers. Quant aux gens de l'équipage, ils touchent pendant l'arrêt un salaire moindre que celui espéré. Ils le reçoivent sans doute ensuite quand le

navire reprend sa route, si toutefois les intentions de l'armateur ne se sont pas modifiées ; mais, à ce moment, ils pourraient avoir conclu un nouvel engagement. Théoriquement, rien n'a jamais empêché les matelots à s'assurer contre le risque de perte que leur fait courir l'arrêt, mais, en fait, ils s'en sont toujours abstenus. Sans doute, avant la loi du 12 août 1885, il ne leur était pas permis de s'assurer contre les conséquences de la prise et cela pour qu'ils consacrent tous leurs efforts à éviter la capture du navire. Mais cette prohibition était d'interprétation stricte et ce motif qui la justifiait ne pouvait valoir pour l'arrêt. Le navire au port est, en effet, à la merci de la puissance qui ordonne l'arrêt, et les efforts de l'équipage ne pourraient l'en libérer comme lorsqu'il s'agit de la prise.

L'arrêt, du reste, constitue un risque non seulement pour le navire, mais pour les marchandises exposées à se gâter pendant sa durée.

On s'est demandé si le blocus ne constituait pas une quatrième forme d'arrêt ou s'il n'était pas plutôt une capture ; autrement dit, les navires qui tentent de forcer un blocus doivent-ils être considérés comme arrêtés ou comme courant le risque d'être pris ? Cette question, purement théorique, du reste, doit, semble-t-il, être résolue dans le sens de la première solution. Le blocus, en effet, peut être défini l'investissement d'un port ou d'une côte pour empêcher toute communication avec l'extérieur. Or, il est

opposé à des navires non seulement par un gouvernement ami, mais parfois même par leur propre gouvernement, et l'on ne concevrait guère une prise pratiquée par un gouvernement sur un navire qui dépend de lui. Quoi qu'il en soit, que le blocus soit assimilé à une prise, à un arrêt ou à une simple molestation, il n'en constitue pas moins un risque dont les compagnies d'assurance se voient exonérées par l'article 2 des polices françaises.

On a pourtant récemment contesté que le blocus soit un risque de guerre, à l'occasion de la fermeture des Dardanelles au cours de la guerre italo-turque par le Gouvernement ottoman.

Les marchandises d'un navire avaient été assurées contre les risques de capture, saisie et détention et toutes leurs conséquences ou toutes tentatives à cet effet, et aussi tous les risques de grève, sédition ou guerre, soit avant, soit après la guerre. Le vapeur qui contenait les marchandises avait été immobilisé dans les Dardanelles. Le Tribunal de Commerce de Marseille fut saisi de la question que soulevait la responsabilité des assureurs. Par jugement du 18 mars 1913, il fit observer que les assureurs avaient, nécessairement, la charge d'un risque résultant de la fermeture des Dardanelles, laquelle avait pour objet de protéger Constantinople menacée d'une invasion italienne, et le Tribunal nomma un arbitre rapporteur à l'effet d'apprécier dans l'espèce les conséquences du blocus (1).

(1) J. M. : 1913, p. 257, 1^{re} partie.

Restent, à la fin de l'article 2 des polices françaises, les « molestations ». L'article 1^{er}, § 2, des polices d'Anvers les définit comme constituées par « la capture », « les actes de corsaires ou de forbans », « l'arrestation par ordre d'autorité » « et, généralement, tous faits résultant de guerre ou de représailles ». Mais ce n'est là qu'une liste et elle est purement arbitraire. Il n'est pas possible de donner une définition précise des molestations. Ce sont toute une série d'actes se manifestant par « l'interdiction de commerce », c'est-à-dire la défense faite à des navires par leur propre gouvernement ou par les gouvernements étrangers d'aborder dans un ou plusieurs ports déterminés.

L'interdiction de commerce ne résulte pas toujours de l'état de guerre maritime. Elle est nécessairement le résultat du blocus, mais a, parfois, une autre origine. La jurisprudence oppose assez volontiers au blocus, fait de guerre, l'interdiction de commerce, mesure prise exclusivement à l'égard des neutres. Un jugement a même prétendu que l'impossibilité d'accéder à un port constituait pour les neutres une interdiction de commerce quoiqu'elle fût motivée par la défense militaire du Mexique. Elle peut avoir sa cause dans des raisons d'hygiène et de salubrité. Ainsi, les navires venant d'un pays où règne une maladie contagieuse peuvent se voir interdire l'accès d'un port.

Tels sont les principaux risques que l'on qualifie

« risques de guerre, » bien qu'ils puissent se produire en dehors de toutes hostilités. Si, par exemple, des gens d'un équipage ont commis sur la côte des actes criminels, l'embargo peut être mis sur tous les navires ancrés dans le port jusqu'à ce que les coupables aient été appréhendés. Bien des actes rentrant dans la notion des molestations ne sauraient même être considérés comme des hostilités.

Une subite élévation des droits d'entrée dans un port, une interprétation chicanière d'une convention douanière par un gouvernement sont des mesures qui peuvent rendre malaisé ou même impossible l'écoulement des marchandises. Ce sont des molestations sans être des actes d'hostilité.

En temps de paix, les divers faits prévus par l'article 2 des polices françaises, arrêt, molestations, notamment, sont-ils à la charge des assureurs, quoique l'article 2 les qualifie « risques de guerre » ?

Cette qualification pourrait faire penser que, s'ils ne proviennent pas de faits de guerre, ils restent à la charge des assureurs.

Mais l'article 2, par ailleurs, a été rédigé en termes volontairement très larges et il vise même les actes des gouvernements amis ; en conséquence, il faut admettre l'exonération. Il est compréhensible, en effet, que les compagnies d'assurance cherchent à se soustraire à la responsabilité de nombreux risques d'origine politique difficiles à prévoir.

La jurisprudence française et la jurisprudence anglaise sont formelles à cet égard.

Un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille, en date du 15 février 1855, proclame que l'arrêt de prince, émané d'un gouvernement ami, est un risque de guerre à la charge des assurés. Voici le cas :

Un navire, *la Divina Providenza*, de sortie d'Odessa pour Marseille, avait été assuré moyennant l'exemption de « tous risques de guerre, hostilités, représailles, arrêts par ordre de puissance, interdiction de commerce, blocus, captures, confiscations, molestations quelconques de gouvernements amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, et généralement de tous accidents et fortunes de guerre ».

La *Divina Providenza* fut arrêtée à Céphalonie par application d'un décret du gouvernement ionien interdisant la sortie des blés, sous prétexte que les blés de la mer Noire n'arrivaient plus par suite de l'état de guerre et que le pays était menacé de disette.

Le délaissement du navire fut validé malgré la prétention des assureurs et, bien qu'il n'y eût pas guerre entre le gouvernement ionien et celui dont ressortissait le navire (1). Cependant, on pourrait dire que, dans cette hypothèse, l'arrêt était une conséquence de la guerre, quoique très indirecte.

Au contraire, une décision de la Cour de Bordeaux du 10 octobre 1910, confirmant un jugement du 29 juillet 1908, décide que la saisie d'un navire pratiquée en temps de paix sous la prévention de contre-

(1) G. M : 1855, t. 33, 1^{re} partie, p. 78.

bande est un risque de guerre à la charge des assurés (1).

Les décisions des tribunaux anglais sont analogues. Par deux fois ils ont déclaré que les saisies pratiquées avant la guerre du Transvaal en vue d'accaparer l'or pour soutenir la guerre constituaient des fortunes pour lesquelles une assurance expressément contractée était exécutoire. (2).

Cette jurisprudence est également suivie par les tribunaux allemands. Un arrêt du tribunal d'Empire, en date du 9 janvier 1901, rend les assureurs responsables de la saisie d'un bâtiment faite en dehors d'hostilités (3).

Toutefois, l'article 2 des polices ne saurait trouver d'application dans le cas d'une interdiction de commerce motivée par des raisons d'hygiène et cela pour une double raison :

On ne saurait, en effet, voir une « molestation » dans une mesure de ce genre prise dans l'intérêt de tous les pays. D'autre part, cette décision n'a aucun caractère politique. Il ne s'agit pas là de vaincre un gouvernement étranger ou de modifier la forme ou la composition d'un gouvernement. On n'aperçoit donc aucune espèce de lien entre cette interdiction de commerce et la notion des risques de guerre proprement dits.

(1) AUTRAN : 1910-11, p. 654.

(2) AUTRAN : nov.-déc. 1904, p. 425, t. XVII, p. 171.

(3) D. : 1904, I, 383.

Le Code commercial allemand (art. 854) dénomme toute interdiction de commerce risque de guerre, et sans aucune distinction ; serait donc légalement risque de guerre en Allemagne, même l'interdiction de commerce motivée par des raisons d'hygiène ; mais l'opinion presque unanime des auteurs français est en sens contraire.

Pour être complet, signalons que les polices anglaises visent la détention, rétention et arrêt (*détainment, restraints et arrests*).

Ces mots ont la même signification qu'en français. Aussi leur portée apparaît-elle comme très discutable. On s'est demandé, notamment, si toute immobilisation pouvait être considérée comme une détention. C'est ce qu'a pensé le Tribunal de Commerce de Marseille dans son jugement du 18 mars 1913 (1).

Quant au terme d'arrêt, comme en français il ne désigne pas nécessairement des actes d'hostilité.

Bien des risques assimilés aux fortunes de guerre et prévus par les polices peuvent se produire indépendamment de toute intention hostile et sans présenter un caractère politique. Tous ces actes ont, néanmoins, un trait commun, à savoir qu'ils émanent d'une autorité administrative, d'une autorité qui peut être une autorité régulière et reconnue, ou une simple autorité de fait.

Une affaire débattue devant les juridictions anglaises au début du xx^e siècle a montré que, aux yeux

(1) *Loc. cit.*

des juges anglais, l'arrêt n'implique pas nécessairement de dispositions inamicales, ce qui ne l'empêche pas d'emporter exonération : Du bétail avait été assuré pour le transport de Liverpool à Buenos-Ayres aux conditions du Lloyd qui contiennent, entre clauses, la garantie « contre l'arrêt, la détention ou la rétention de prince ou de peuple ». Sur ces entrefaites, des décrets du Gouvernement argentin interdirent l'entrée dans les ports de la République du bétail soupçonné d'être atteint de maladies contagieuses. La cargaison dut, donc, être vendue à perte à Montevideo. Actionnée par l'assuré, la Compagnie triompha en première instance devant le Ban du Roi (16 avril 1902). Assimilant l'interdiction de débarquement à l'arrêt, il estima que tout fait de ce genre comportait « un acte de force pure en dehors de la procédure et de la justice » et qu'il était, par conséquent, impossible de traiter comme un arrêt l'exécution régulière d'un décret légalement pris par le Gouvernement argentin. Mais, en appel, la Haute-Cour décida en sens contraire le 18 mars 1903 ; alors que les polices du Lloyd, estimait-elle, excluent la responsabilité pour les assureurs des captures, saisie et détention, les affranchir aussi de la charge des mesures portant interdiction de débarquement, même si elles sont légitimes, serait réduire d'une façon excessive la portée de l'assurance (1).

(1) AUTRAN : *Années 1901, 1902*, p. 771.



CHAPITRE III

Les risques de guerre opposés aux autres faits de l'homme. — La guerre civile. Actes antérieurs à la déclaration de guerre ou irréguliers.

Si large que puisse être la notion de la fortune de guerre, elle n'englobe certainement point cependant tous les faits de l'homme.

La guerre, en effet (et M. Hautefeuille le proclamait déjà (1) comporte deux éléments : tout d'abord, elle émane d'une autorité reconnue en droit international public ; ensuite, elle est prévue par le droit des gens et réglementée par des dispositions et des principes qu'admettent toutes les nations civilisées. En cela elle s'oppose à la piraterie qui, elle, ne dérive d'aucun pouvoir régulier et s'exerce en dehors de toute réglementation juridique. On s'est souvent

(1) HAUTEFEUILLE : *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, Paris, 1858, p. 25. — Voir également : VATTEL, l. III, chap. IV, § 68.

demandé comment pouvait se faire la distinction entre les risques de guerre et les risques de piraterie. L'intérêt de cette question vient de ce que l'article 2 des polices françaises exclut la guerre de l'assurance maritime. Au contraire, la sécurité des mers est actuellement assez grande pour que les faits de piraterie soient rares, de sorte qu'il n'y a pas de danger pour les assureurs à les faire rentrer dans l'assurance maritime. En outre, la piraterie n'est pas, comme la guerre, un fléau subit qui accroît brusquement les dangers de la navigation.

De là, l'intérêt de distinguer la guerre de la piraterie. Les deux principales questions relatives à cette distinction se présentent d'abord quand la violence, sans être nécessairement contraire aux limitations du droit des gens, provient d'une autorité non reconnue; ensuite, lorsque, pratiquée d'une autorité régulière, la guerre est accomplie dans des conditions que le droit international public réprouve. En fait, la question se présente d'abord pour la guerre civile. La violence émane alors d'une autorité non reconnue, ou, en tous cas, parmi les pouvoirs en lutte, l'un est irrégulièrement constitué. De là un premier point litigieux : la guerre civile est-elle considérée comme « guerre » au regard de l'assurance maritime?

Ce problème, à la vérité, offre peu d'intérêt pratique. L'article 2 déclare, en effet, que les assureurs sont exempts des risques de guerre civile.

Toutefois, avant l'unification des polices françaises,

certaines clauses ne le stipulaient pas expressément; et, d'autre part, les polices de compagnies étrangères ou de compagnies ne dépendant pas du Comité des Assureurs maritimes de Paris peuvent, par hasard, ne pas viser l'insurrection. En général, avant l'unification, on ne prévoyait que « la guerre, les hostilités et les molestations ». Il en était ainsi de la formule en usage à Dunkerque.

A l'heure actuelle, on ne trouverait peut-être pas une seule convention qui n'écarte la guerre civile.

Cependant, il subsiste une éventualité, et la comparaison entre les dissensions intestines et la guerre étrangère nous montrera, une fois de plus, à quelles nécessités correspond l'exclusion des fortunes de guerre au profit des assureurs.

Après avoir résolu cette question générale, nous aurons à nous demander, au cas où l'affirmation triompherait, à quel criterium on pourra distinguer la guerre civile des autres actes de violence.

La plupart des auteurs s'accordent à reconnaître que la guerre civile doit être considérée comme guerre véritable. M. de Courcy (1), notamment, approuve la jurisprudence suivie sur ce point par les tribunaux français à la suite des troubles de Carthagène. Déjà Estrangin était favorable à l'assimilation, et, plus récemment, dans leur *Traité de Droit com-*

(1) Il s'agissait de déprédations commises par des insurgés sur des navires français en 1874. — *Commentaire des polices françaises* (2^e éd., 6 et sq.).

merciale, MM. Lyon-Caen et Renault adoptent la même solution (1). Il y a cependant en jurisprudence quelques hésitations. Un jugement du Tribunal de Commerce de Marseille, en date du 29 juin 1858, avait statué en sens contraire dans l'espèce suivante : Le brick sarde *Fortuna* avait été atteint par trois coups de canon et coulé bas dans le port de Saint-Domingo pendant que la ville était attaquée par des insurgés. Les assureurs sur facultés, à qui il en avait été fait délaissement, soutenaient que, étant exempts du risque de guerre aux termes de la police qu'ils avaient souscrite, ils ne répondaient pas de ce sinistre. Le Tribunal de Commerce de Marseille valida le délaissement. Il estima, en effet, que l'exclusion du risque de guerre, contraire au droit commun, avait un caractère exceptionnel et devait être interprétée restrictivement. Or, c'est par un abus des mots que l'on emploie dans le langage courant le terme de « guerre civile » pour désigner l'insurrection. Au point de vue logique, cette argumentation est extrêmement plausible; mais, d'une façon générale, la jurisprudence est en sens opposé et elle a été inspirée par les mêmes considérations utilitaires qui ont précisément déterminé l'exclusion du risque de guerre en matière d'assurance maritime (2).

Ces motifs se trouvent très clairement exposés dans un arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles en date

(1) LYON-CAEN - RENAULT, *op. cit.* t. 6, chap. VI, n° 1226 *bis*, pp. 341 et 342

(2) G. M., t. 36, année 1858, p. 236.

du 31 juillet 1893 : un navire, le *Postdam*, était arrivé dans la rade extérieure de Valparaiso le 3 janvier 1891 ; le 8 de ce mois, il allait décharger en allèges en attendant qu'il pût trouver place à quai quand éclata la guerre civile au Chili entre le parti du Congrès et le parti du gouvernement régulier ; dès le 9 janvier, la fusillade fut dirigée de terre contre les bâtiments congressistes. Le *Postdam*, au mouillage, était exposé au feu des belligérants ; le 16 janvier, une bombe éclata à proximité du navire ; le 17, la flotte congressiste annonça le bombardement et le consul d'Allemagne ainsi que les consignataires conseillèrent au capitaine du *Postdam* de quitter la rade et de se rendre à Talcalmano ; le 18 janvier au matin, le remorqueur *Adèle* vint prendre le *Postdam* pour le conduire hors de la baie de Valparaiso ; ce remorqueur, malgré les protestations du capitaine du *Postdam*, lâcha la touline avant d'avoir paré le promontoire du sud-ouest de la baie, et le navire, poussé vers la terre, s'échoua sur les Bueyrocks, à la pointe extrême du promontoire où il se perdit totalement.

L'assureur, exempt des risques de guerre, refusa de payer l'indemnité ; une sentence arbitrale, plus juridique peut-être que l'arrêt de la Cour, confirma ses prétentions. La Cour les repoussa en se fondant sur une raison pratique : elle fit observer que la guerre civile et la guerre étaient caractérisées par le même mépris des lois, « la même insécurité en face de la violence et de l'arbitraire ».

Ainsi, en identifiant la guerre civile à la guerre, doctrine et jurisprudence ont eu en vue les besoins légitimes de sécurité des assureurs (1).

Mais, qu'est-ce, au juste, que la guerre civile? Au point de vue pratique, cette question présente plus d'intérêt que la question même de savoir si, au point de vue des polices, la guerre civile est une guerre véritable. Si, en effet, la modification des polices françaises en 1913 a fait admettre que tous les troubles politiques, quels qu'ils soient, entraînent l'exonération, de même que la rédaction des polices françaises était destinée à supprimer toute différenciation entre la guerre civile et les autres hostilités, celles antérieures à cette date ne portent aucune clause de ce genre et se bornent à déclarer que les risques de guerre civile sont à la charge des assurés. Il reste donc utile, dans nombre de cas, à raison des nombreuses polices souscrites avant 1913, de déterminer exactement ce qu'est la guerre civile.

Différents critères ont été proposés : on a tout d'abord prétendu que, pour déterminer si les insurgés étaient des belligérants ou des rebelles, il fallait se référer aux solutions adoptées par les gouvernements neutres. C'est ainsi qu'un jugement du Tribunal de Commerce de Bordeaux, en date du 8 août 1863, avait dénommé fait de guerre l'incendie d'un navire appartenant aux Etats du Nord pendant la guerre de Sécession. On ne saurait comprendre ce

(1) AUTRAN : année 1893-94, p. 66.

jugement sans se rappeler que les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas adhéré à la Convention de Paris sur la prohibition des corsaires. L'opinion des juges était fondée sur ce qu'une déclaration impériale parue au *Moniteur* le 11 juin 1861 qualifiait les Etats du Nord et les Etats du Sud de belligérants (1).

Mais l'attitude des neutres n'est qu'une indication, car elle-même doit être déterminée par un motif juridique, et, d'autre part, elle est inspirée par des considérations d'opportunité diplomatiques, lesquelles diffèrent profondément des besoins sociaux qui se traduisent dans la réglementation législative de l'assurance maritime.

Plus récemment, M. Audouin, le dévoué secrétaire du Comité des Assureurs maritimes de Paris, dans un rapport fait en 1905 à l'Assemblée générale, indiqua quelles étaient, d'après lui, les conditions inévitables pour qu'il y eût, en droit, fait de guerre maritime. Il fallait, disait-il, l'opération d'une force armée, l'origine ostensible et l'intervention d'une autorité (2).

Quelles que soient l'autorité juridique et la compétence pratique de M. Audouin, nous ne croyons pas devoir nous rallier à son opinion.

Voici à quelle occasion M. Audouin a posé ce principe :

Le 28 avril 1903, une explosion se produisit à bord du *Guadalquivir*, de la Compagnie des Messageries

(1) J. M. : année 1863, t. 2, p. 151.

(2) CLUNET : année 1905, p. 152.

Maritimes, alors qu'il s'éloignait de Salonique pour se diriger sur Constantinople. Le navire fut détruit avec toute sa cargaison. Le sinistre avait pour cause la projection d'un engin sur le navire par un passager bulgare. Le lendemain, l'édifice de la Banque Ottomane, à Salonique, était partiellement détruit par des mines souterraines. On établit par la suite que ces deux attentats étaient reliés à un plan d'ensemble concerté par des révolutionnaires bulgares macédoniens, en vue de faire sauter la plupart des immeubles étrangers de Salonique pour amener, sans doute, plus rapidement l'entrée en scène de l'Europe dans les affaires d'Orient.

Les assureurs étaient-ils responsables des facultés, étant donné l'article 2 des polices françaises?

Oui, répondit M. Lyon-Caen, consulté sur la question. Le thème de son travail était le suivant : « Un seul fait peut constituer un crime politique, mais non pas la guerre civile. Les attentats anarchistes de 1898, si répétés fussent-ils, n'étaient pas davantage la « guerre civile. » Celle-ci comporte une action singulièrement plus étendue, elle se rapproche de la guerre véritable. »

M. Lyon-Caen, pour illustrer sa pensée, compare les factions durant une guerre civile à des armées étrangères (1).

M. Audouin tire précisément de là l'exigence de ses trois conditions : publicité de la cause de l'atten-

(1) CLUNET : année 1905, pp. 15, et 152.

tat, action de troupes organisées, commandement de chefs investis d'une puissance.

Mais rien n'autorise à pousser l'assimilation aussi loin, alors que M. Lyon-Caen, dans la phrase qui précède et celle qui suit sa comparaison, insiste sur son idée fondamentale : « C'était, dit-il, à cause de l'unité du fait invoqué par eux que les assureurs se trouvaient en face d'une fortune habituelle incombant à leur responsabilité. Plus spécialement, l'origine secrète de l'explosion du *Guadalquivir* n'implique pas que tous les faits d'origine secrète soient même ment dépourvus du caractère de faits de guerre civile. »

Depuis la consultation de M. Lyon-Caen, l'aspect de la notion de guerre civile semble, d'ailleurs, s'être quelque peu modifié.

Au Congrès de 1913, il a été convenu que les émeutes, qui sont isolées dans le temps, seraient exclues de l'assurance. Comment faut-il interpréter cette décision ?

Il ne serait pas exact de dire que, en votant cette adjonction, les assureurs ont précisément voulu se décharger de faits dont ils reconnaissent ainsi avoir accepté jusque-là la responsabilité. Car, en temps de paix, des risques tels que la capture, l'arrêt de prince, ne sont pas couverts par l'assurance. Ce sont pour tant des faits individuels.

Il est probable plutôt que les assureurs, estimant que leur pensée n'avait pas été exprimée avec assez

de précision, ont senti le besoin, en 1913 — et la consultation de M. Lyon-Caen avait peut-être attiré leur attention sur ce point — de la développer et de lui donner plus de netteté.

Or, lorsqu'il y a doute sur l'exécution du contrat d'assurance maritime, les intentions des assureurs sont seules à prendre en considération, car les Compagnies qui sont des « obligées » doivent bénéficier du doute, en vertu de l'article 1162 C. C.

De plus, il semble qu'en imposant les polices françaises à leurs clients, elles leur ont prescrit une véritable loi et leur ont fait souscrire un contrat d'adhésion (1).

Il faut donc admettre, selon nous, que, à l'heure actuelle, les assureurs paraissent avoir toujours voulu se décharger, par l'article 2 des polices, de la responsabilité de tous les faits politiques, même isolés, et que leur intention sur ce point doit être légalement respectée.

Dès lors, la solution de l'accident du *Guadalquivir* ne serait peut-être plus la même aujourd'hui, et M. Audouin semble, en résumé, avoir dépassé dans son interprétation la portée d'une consultation qui ne serait probablement plus signée par son auteur.

Ce n'est pas tout : envisagées dans leur ensemble, les conditions exigées par M. Audouin présentent

(1) Consulter sur cette notion et les preuves de son existence : SALEILLES : *Déclaration de volonté*, art. 133, n° 89; — DEREUX : *De l'interprétation des actes juridiques*, pp. 152 à 210; — DOLLAT : *Des contrats d'adhésion*, thèse, Paris, 1905.

l'inconvénient sérieux de ne point reposer sur des textes législatifs et de n'être pas davantage des synthèses de solutions jurisprudentielles ou de clauses des polices. Pratiquement, elles rendent difficile la constatation de l'état de guerre dans chaque espèce par suite de leur multiplicité. Si nous les examinons séparément, elles donnent l'impression — et c'est là un défaut qu'il importe de souligner — de n'être pas en conformité avec la pensée des assureurs maritimes ; ceux-ci ont voulu se dégager de la responsabilité de tous les faits qui naissent des conflits politiques ou économiques d'ordre international ou d'ordre intérieur.

D'abord, en ce qui concerne l'intervention d'une autorité, on doit remarquer que certaines émeutes, préludes des révolutions, ne sont pas dirigées par des chefs populaires, mais sont inspirées par des harangues improvisées d'orateurs souvent inconnus la veille ; ensuite, pour ce qui est de l'essence militaire du fait de guerre, nous observerons que l'on ne conçoit pas très bien ce que M. Audouin appelle « l'opération d'une force armée ». S'agit-il d'une armée recrutée d'après les lois en vigueur dans le pays où la guerre a éclaté ? S'agit-il, au moins, de troupes soumises à des chefs nommés ou élus ? de simples hordes ne peuvent-elles pas accomplir des faits de guerre civile ? Pourtant, l'histoire nous montre que dans la plupart des révolutions, on s'est trouvé en présence d'un élan spontané et inorga-

nique du peuple ou d'une faction. Admettons même que la notion de force armée soit éclaircie : est-il vraiment bien nécessaire qu'une force armée agisse ? On peut au moins contester que des molestations, comme l'élévation de tarifs douaniers, comme l'interdiction de commerce, comme la prohibition de débarquement, ne soient pas des faits de guerre civile. Selon nous, l'affirmative s'impose puisque l'article 2 des polices françaises déclare, même avant la rédaction de 1913, que les simples molestations d'autorités non reconnues ne sont pas couvertes par les assurances.

Il n'est pas non plus tout à fait certain que, comme le pense M. Audouin, « la manifestation plus ou moins violente de sociétés secrètes, même politiques ou insurrectionnelles ne puisse jamais être un fait de guerre maritime ». Il y a au moins un cas dans lequel le doute est possible : c'est lorsque ces manifestations ont immédiatement précédé l'explosion révolutionnaire et surtout l'ont facilitée. Nous croyons, au contraire, pour notre part, que les décisions d'une société secrète, soumise à une autorité choisie par ses membres, constituent toujours des faits de guerre aux termes des polices françaises (art. 2), car elles sont des molestations émanant d'une autorité non reconnue. Il suffit pour cela que la Société soit réglementée hiérarchiquement...

Nous venons de dire que des chefs d'une société secrète sont des autorités de fait et que, partant, les

actes prescrits par eux sont des actes de guerre civile, en vertu de l'article 2 des polices.

Or, l'article 2 ne parle que de « gouvernements » non reconnus. On en pourrait tirer une objection : le président, le bureau d'une société secrète, dira-t-on, sont peut-être des « autorités » irrégulières, mais non pas, à coup sûr, des « gouvernements ».

Nous répondons que tout « gouvernement » proprement dit se compose d'hommes légalement investis de la souveraineté : des « gouvernements non reconnus » ont seulement une souveraineté de fait limitée ; et ils cherchent à la rendre générale, juridiquement définitive par la Révolution, qui abolit de plein droit la Constitution. Eh bien ! cette puissance bornée et virtuelle, les chefs d'une société secrète la possèdent indubitablement. Même s'ils cachent momentanément leur jeu, ils aspirent à conquérir le pouvoir régulier, soit pour eux-mêmes, soit pour leurs co-associés ou pour leurs successeurs.

Il y a, d'ailleurs, une structure administrative des plus perfectionnées, assimilable à celle de vrais gouvernements, dans des groupements comme la Confédération Générale du Travail, qui fonctionne autant que possible de façon clandestine, comme les conseils de nihilistes, comme la franc-maçonnerie. On y voit des assemblées locales, régionales, des comités centralisateurs et même des juridictions qui prononcent des peines prévues d'après des procédures établies.

Ainsi, les actes commandés par les directeurs des sociétés secrètes et inspirés par des mobiles politiques, se réfèrent à la notion de la « Guerre civile ».

Quel est donc le véritable criterium du fait de guerre civile ? C'est, selon nous, le mobile qui a conduit les auteurs des dommages ; il y a « guerre civile » s'ils ont été animés par des intentions politiques, c'est-à-dire par le vœu de modifier la forme ou la composition du gouvernement. Objectera-t-on que le droit, selon un usage consacré, ignore le mobile et que, par conséquent, c'est chose antijuridique que de se placer à un point de vue de psychologie pour déterminer l'application d'une notion de droit ? L'adage allégué ne se trouve énoncé dans aucun texte législatif ; il est constamment repoussé à l'heure actuelle par les tribunaux ; du reste, nous ne sommes pas en matière de droit, mais en matière d'interprétation de contrats. La Cour suprême l'a reconnu lorsqu'elle s'est déclarée incompétente pour l'approximation des risques de guerre dans les assurances terrestres ou maritimes (1). La doctrine a une tendance de plus en plus nette à faire intervenir des recherches psychologiques dans l'appréciation du caractère politique ou non d'un fait quelconque. L'évolution à cet égard s'est déjà très nettement accentuée dans un domaine tout à

(1) Cass., 16 juillet 1872, S. 1873, I, 247. — Cette opinion de la Cour suprême s'impose. L'appréciation du mobile ne saurait évidemment appartenir qu'aux juges du fond, malgré des dangers d'arbitraire ; nous verrons plus loin que, pour distinguer les faits de guerre des phénomènes naturels, il faut également envisager les circonstances.

fait différent de la législation, en droit criminel, relativement à la division des infractions en crimes politiques et crimes de droit commun.

Or, les considérations qui appuient la théorie subjective de l'infraction politique doivent également servir de point de départ à la distinction de la guerre et de la piraterie. Les pirates sont des criminels de droit commun; ils sont guidés par un intérêt personnel. Mais, semblables en cela aux criminels politiques, les belligérants, qu'il y ait guerre étrangère ou civile, poursuivent un idéal de justice. Une coloration morale, « éthique », est, par conséquent, le trait spécifique de leurs actes dont les concepts sont assimilables. C'est une suggestion intellectuelle qui marquera tous les faits de guerre civile. Exiger pour les reconnaître d'autres signes que ce lien commun serait en oublier arbitrairement l'essence; et il n'est que sage d'en admettre une notion très compréhensive, parce que, comme nous l'avons déjà plusieurs fois remarqué, les assureurs ont voulu se soustraire aux effets de multiples troubles d'ordre social ou économique, par exemple des arrêts et des prises, même effectués en temps de paix, des émeutes, des grèves ou des lock-outs (1).

Nous concluons donc avec MM. Lyon-Caen et Renault, dans leur *Traité*, qu'il y a « guerre civile »

(1) GARÇON : G. P. annoté, art. 7. — VIDAL : *Dr. Crim.*, 1^{re} partie I, II, ch. II, pp. 108, al. 5, et 109; — Cf. GARRAUD : *Précis de Dr. Crim.*, t. I, tit. I^{er}, § 2, p. 85.

toutes les fois que les fauteurs de dommages ont été dirigés par des intentions politiques (1).

La jurisprudence a également pris en considération le mobile pour établir si l'on se trouvait en face d'un fait de guerre civile. Il en est ainsi notamment d'un jugement rendu par le Tribunal de Commerce de Marseille le 19 janvier 1824. Le 9 avril 1823, les sieurs Charles et Auguste Bazin, négociants à Marseille, avaient assuré pour compte d'un sieur Mazet, d'Hyères, de sortie de Saint-Yago de Cuba jusqu'à Marseille, la somme de 8.700 francs sur faculté consistant en 1.500 piastres d'Espagne ou leur valeur en or, chargés ou à charger sur le brick *l'Elisabeth*. La police affranchissait les assureurs de tous événements de guerre, hostilités ou représailles avec quelque puissance maritime que ce fût. Le 29 avril, les sieurs Bazin firent assurer la même somme par d'autres assureurs et pour les risques de guerre seulement. Le 9 mai, le navire fut rencontré par un corsaire de Colombie, arrêté et conduit à Cumana, où la prise de la cargaison fut déclarée valable parce qu'une partie fut reconnue propriété espagnole et que la neutralité de l'autre ne parut pas suffisamment certaine. Or, à ce moment, les Colombiens étaient en révolte contre le Gouvernement espagnol. Les assureurs des risques de guerre et les assureurs des risques de mer plaidèrent pour fixer lesquels d'entre eux supporteraient la responsabilité de la saisie des marchandises. Le

(1) *Traité Dr. Comm.*, t. VI, ch. VI, p. 344.

Tribunal de Commerce fit observer que les Colombiens ne pouvaient être considérés comme des pirates : c'étaient des sujets en révolte contre leur souverain. La preuve de leurs intentions résultait de ce que leurs actes d'hostilité étaient dirigés exclusivement contre le pavillon espagnol ; et cette raison qui se rattachait ainsi au mobile du capteur détermina la décision du Tribunal de Commerce (1).

Il est non moins certain que, avant même la manifestation quasi-officielle d'un état insurrectionnel, les incidents qui le précèdent sont inspirés par les mêmes mobiles et offrent les mêmes dangers pour les assureurs. C'est ce qu'a pensé le Tribunal de Commerce de la Seine le 24 juin 1878. Il a jugé que la réquisition d'un navire de commerce par l'autorité du pays où il se trouve (en l'espèce, par la Nouvelle-Grenade), devait être qualifiée « fait de guerre » et que, par tant, la perte du navire arrivée pendant ce temps ne saurait être à la charge des assureurs (2). En somme, toujours, les tribunaux ont regardé « le mobile », qui, seul préoccupait les Compagnies.

Comme nous venons de le voir, la « guerre », au sens où ce terme a été pris par les assureurs, n'implique pas l'intervention d'une autorité légitime. Nous allons maintenant constater, au contraire, que les actes irréguliers accomplis par des autorités légitimes sont considérés comme « faits de guerre ». Il

(1) J. M., t. V, année 1824, p. 235.

(2) J. M., année 1879, 2^e partie, p. 137.

faul distinguer à cet égard les faits irréguliers antérieurs à la déclaration de guerre et les faits qui, postérieurs à la déclaration de guerre, sont en opposition avec les principes du droit international public.

Envisageons tout d'abord les actes antérieurs à toute déclaration d'hostilités. Doivent-ils être considérés comme faits de guerre, au point de vue de l'assurance ? La question avait été déjà longuement discutée dans l'ancien droit. La solution affirmative soulevait des doutes parce que les polices et l'Ordonnance de 1681, comme aujourd'hui l'article 350 du Code de Commerce, ne parlaient que de déclaration de guerre. L'interprète ne semblait donc pas autorisé à dire que les hostilités antérieures à cette déclaration de guerre donnaient lieu à la surprime prévue. A l'heure actuelle, la même question se pose quand il s'agit d'appliquer la clause d'exonération. Il est vrai que l'objection a perdu une grande partie de sa force depuis que les polices françaises prévoient, en même temps que la déclaration de guerre, toutes hostilités.

On ne pourrait guère soutenir qu'il n'y a d'exclusion que pour les hostilités précédées d'une déclaration. Pourquoi supposerait-on dans l'article 3 une superfétation inexplicable ?

La controverse a tout à fait disparu dans la plupart des pays, notamment en Allemagne et en Italie, où le Code commercial et les polices prévoient formellement les violences antérieures à la déclara-

tion. De même l'article premier des polices d'Anvers décide que les hostilités sont réputées ouvertes avant même toute déclaration.

De l'avis général, les actes de force, accomplis préalablement à la déclaration de guerre, sont néanmoins faits de guerre au point de vue de l'assurance. L'absence de cette formalité importe peu à cet égard puisque, sans attestation officielle du conflit, les attentats peuvent être aussi nombreux et aussi néfastes.

En faveur de cette conclusion, on pourrait faire valoir également que, jusqu'aux conventions de La Haye, il y avait, en droit international, les plus grands désaccords sur les formes qui rendent régulier le début du choc entre les armées ennemies.

La nécessité d'une déclaration expresse a été contestée par le président Mac-Kinley au cours de la guerre hispano-américaine, par les diplomates de Tokio au cours des guerres sino-japonaise de 1898 et russo-japonaise de 1904.

Reproduire ces discussions au sein du droit commercial serait créer inutilement une source de difficultés contentieuses au détriment des intérêts légitimes des assureurs : ceux-ci ont, incontestablement, voulu se soustraire aux conséquences du fait de la guerre maritime.

Voyons maintenant la jurisprudence :

Pothier rapporte dans son *Traité des Contrats aléatoires* (1) l'affaire dans laquelle la question s'était

1; Chap. I^{er}, art. 3, § 2.

présentée avec le plus de notoriété. Un sieur Pascaud, député du commerce de La Rochelle, avait fait assurer des marchandises sur quatre navires différents ; les polices stipulaient expressément que, en cas de déclaration de guerre, la prime serait augmentée. La guerre de Sept-Ans entre l'Angleterre et la France avait commencé sans déclaration, le 8 juin 1755, par la prise des vaisseaux du roi, le *Lys* et l'*Alcide*. La guerre ne fut déclarée qu'en juin 1756. Dans l'intervalle, les quatre navires étaient arrivés au port : l'un le 8 juin 1755, les autres le 12 juillet, le 15 août et le 17 septembre de la même année. Y avait-il lieu à surprime ? La prétention émise par le sieur Pascaud de s'y soustraire fut repoussée par une sentence de l'Amirauté du Palais le 16 mars 1761, puis par un arrêt de la 1^{re} Chambre des enquêtes.

Les tribunaux anglais ont statué dans un sens identique et nous avons sur ce point deux espèces récentes qui se sont présentées durant la guerre du Transvaal.

De l'or, propriété d'une compagnie autorisée soumise au régime des lois de la République sud-africaine, avait été assuré contre les « arrêts, restraints an detainments » de rois, princes et peuples pendant le transport de la mine de la Compagnie à Johannesburg jusqu'au Royaume-Uni. La police contenait la clause suivante : « franc de prise, saisie et détention et de leurs conséquences, d'attentats, sauf piraterie, et de toutes les conséquences de

révoltes, agitations civiles, hostilités et opérations de guerre, soit avant, soit après la déclaration de guerre ». Pendant le transport, l'or fut enlevé du train et possession en fut prise à la frontière par ordre du Gouvernement de la République. Les commandos, à cette époque, avaient été appelés ; mais la guerre n'avait pas encore été déclarée contre le Royaume-Uni. La saisie avait été opérée conformément aux lois de la République.

Les mots « soit avant, soit après la déclaration de guerre » semblaient ne concerner que les faits indiqués dans la fin de la phrase, ceux précédés par l'adverbe « et ». Or il n'en était pas ainsi de la capture ; il fut néanmoins jugé que la perte avait pour cause une saisie au sens des termes de la clause de franchise de la police et que les assureurs n'étaient pas responsables.

Dans une autre affaire du même genre, la Haute-Cour de Justice considéra encore comme un risque de guerre la saisie pratiquée, même avant le commencement des hostilités et destinée à prendre l'or pour soutenir la guerre plus facilement.

Dans les deux hypothèses, la Haute-Cour anglaise avait, comme nos Parlements, envisagé non la lettre, mais l'esprit de convention dont l'objet était la sauvegarde des assureurs (1).

Que faut-il décider lorsque la clause stipule « après le commencement des hostilités » ? Eme-

(1) AUTRAN : Nov.-déc. 1904, p. 425 et t. XVII, p. 171.

rigon, consulté sur ce point comme avocat, avait proclamé qu'aucune surprime ne devait être accordée à l'assureur et il se fondait sur la nature juridique de « toute condition ». Une « condition », faisait-il observer, est un événement futur et incertain. Or, une guerre déjà commencée ne comporte pas ces deux éléments. Sans doute, une condition peut être stipulée, même si l'événement est actuel, lorsqu'au moins une des parties en ignore l'existence ; mais il n'en était pas ainsi dans l'espèce soumise à Emerigon. Pour illustrer son argumentation, celui-ci rappelle l'exemple fourni par le droit romain : un père fait un legs subordonné à la condition que sa fille se marierait et sa fille est mariée. A ce sujet, Papinien posait le dilemme suivant : ou le père connaissait le mariage et alors il avait seulement prévu des secondes noces, ou il l'ignorait et le legs devait être considéré comme acquis. On voit aisément à quelle conclusion le souvenir de cette argumentation conduisait l'avocat. La condition prévue dans la police ne pouvait concerner que la déclaration de guerre qui, seule, était future et incertaine, alors que, en fait, la guerre était commencée. Interpréter autrement la clause de la police, c'était méconnaître l'intention des deux parties et « étendre le contrat au-delà des bornes qu'elles-mêmes avaient voulu circonscrire (1). La thèse d'Emerigon, adoptée par Valin, fut repoussée par le Parlement d'Aix qui,

(1) EMERIGON ; *Ord. de la Marine*, t. II, p. 42.

par son arrêt, réforma le jugement de l'Amirauté de Marseille du 8 mars 1768 à l'appui duquel venait précisément la consultation d'Emerigon.

D'ailleurs, Pothier nous apprend qu'à Paris, la Grand'Chambre, le 9 août 1756, avait même, en cas d'une stipulation prévoyant la déclaration de guerre et conclue après le commencement des hostilités, jugé inutile que la guerre eût été expressément déclarée. La Grand'Chambre faisait observer qu'on ne pouvait encore espérer, au moment où la police avait été souscrite, un arrangement entre les puissances.

La jurisprudence est donc bien fixée sur ce point : S'il y a hostilités entre deux Etats, une déclaration expresse de guerre n'est pas nécessaire pour qu'il y ait lieu à la surprime ou à l'exonération, même lorsque la police a été souscrite postérieurement aux hostilités et même si les termes précis de la clause ne concernent qu'une guerre déclarée. En faisant ainsi bon marché de formules qui, certainement, n'avaient pas été rédigées dans des termes en harmonie avec la volonté des co-contractants, mais qui néanmoins étaient formelles, la jurisprudence se laissait guider par les besoins profonds de l'assurance maritime. Il est évident, en effet, que les dangers sont les mêmes, que les formalités du droit international aient été remplies ou que la guerre ait commencé en fait sans en tenir compte.

Tous les faits d'hostilités précédant l'attestation

(1) *Contr. al.*, chap. I, art. 3, § 2.

officielle de l'état de guerre par déclaration donnent donc lieu sans aucun doute à la surprime ou à l'exonération, selon que l'une ou l'autre de ces clauses a été stipulée au profit des assureurs.

Mais les actes accomplis contrairement au droit des gens pendant une guerre, abstraction faite de l'autorité qui les ordonne, sont-ils des risques de guerre ou des actes de piraterie ?

Sans doute, on s'accorde à admettre que les prises des corsaires effectuées par des gouvernements n'ayant pas figuré à la Déclaration de Paris sont des brigandages. C'est ce qu'a décidé notamment le Tribunal de Commerce de la Seine le 8 août 1863. Mais, relativement à l'assurance maritime, nous pensons que ces captures elles-mêmes constituent des hostilités. S'il y a piraterie, c'est au regard du droit international et des sanctions qu'il comporte : ce n'est pas vis-à-vis de la législation commerciale, car le commerce, quelles que soient ses différentes formes, transports de passagers ou de marchandises, assurances maritimes, est tout autant troublé par des prises régulières que par des prises prohibées. D'ailleurs, le jugement précité fait seulement observer que, durant la guerre de Sécession, toutes les prises étaient régulières, puisque les Etats-Unis d'Amérique n'avaient pas adhéré à la Déclaration de Paris. Nous ne sommes pas absolument convaincus qu'il n'aurait pas vu un fait de guerre dans ces prises, même si la Déclaration de Paris avait été signée par le représentant des

Etats-Unis (1). Et, en pratique, on réduirait exagérément la portée de la clause d'exonération si on l'écartait pour les actes contraires aux lois de la guerre, car les belligérants se laissent aller toujours à quelques irrégularités. En tous cas, les tribunaux ont considéré comme faits de guerre toutes les violations du droit des gens qui se produisaient au cours des hostilités. Ainsi en a décidé la Cour Royale de Rennes le 28 mars 1821. La Restauration voyait dans les actes d'hostilités accomplis par Napoléon durant les « Cent-Jours » des violations des traités qui avaient mis fin au Premier Empire et régi les relations entre la France et les puissances alliées. Malgré la force et la passion avec laquelle la Royauté proclamait ces principes, la Cour de Rennes ne put s'empêcher de décider que, pour les assureurs maritimes, il y avait incontestablement eu guerre, et le motif en était exposé avec beaucoup de vigueur dans les « considérants » de l'arrêt. « Peu importait », disait-il, « que ces hostilités eussent été injustes ou légitimes », car « quels qu'en eussent été le but et les motifs, rien de plus indifférent dans l'intérêt du commerce et pour l'application de la clause de la surprime, stipulée pour le cas de guerre ou d'hostilités » (2).

Du reste, un récent arrêt décide que les prises elles-mêmes, lorsqu'elles sont injustifiées, pourraient permettre d'invoquer la clause d'exonération. Le Gou-

(1) J. M., année 1863, 2^e partie, p. 151.

(2) *Journal du Palais*, 1820-1821, p. 341.

vernement Argentin avait capturé le navire *Solis* et sa cargaison. Celle-ci était assurée par la Compagnie « La Bâloise ». L'assureur, invoquant la clause d'exonération, refusa toute indemnité. Observons que, avant ce procès, on était en présence d'une saisie faite sous la prévention de contrebande et on prétendait même qu'il y avait eu appel de la prise émanée du Gouvernement Argentin, mais aucune preuve n'en était fournie et on ne savait pas s'il avait été donné suite à l'appel. Les assureurs réclamèrent une indemnité devant le Tribunal de Commerce, puis devant la Cour de Bordeaux. En appel comme en première instance, ils furent déboutés par ce motif que, en tout état de cause, la prise avait été spécialement prévue comme devant entraîner l'exonération : mais la Cour, dans ses « attendus », affirmait qu'il n'était pas même utile d'examiner si, en effectuant la saisie, le Gouvernement Argentin avait eu tort ou raison de prétendre que le navire portait de la contrebande. Cet arrêt continue à manifester la même indifférence des tribunaux à l'égard des principes du droit international sur la légitimité des actes de guerre et s'inspire du souci prédominant exclusif des intérêts légitimes du commerce de l'assurance que nous avons déjà relevé dans les décisions antérieures.



CHAPITRE IV

Le risque de guerre opposé aux phénomènes naturels.

Nous avons, dans le précédent chapitre, opposé aux faits de l'homme les risques de guerre et ceux qui leur sont assimilés. Il faut maintenant distinguer les risques de guerre des phénomènes naturels. Nous entendons par là tous les faits dans lesquels un dommage d'origine climatérique, physique ou chimique est causé à un navire ou à une cargaison sans intervention de la volonté humaine.

Il faut faire le départ entre les risques de guerre et les dangers provenant de la nature. Et cela pour une double raison : c'est que, d'abord, il se produit très fréquemment des combinaisons de circonstances d'ordre climatérique ou physique préjudiciables qui ont leur origine dans l'état de guerre. Ainsi un navire, pour éviter une capture, la projection d'engins ou le choc de torpilles, se détourne de sa route prévue et

se trouve, sur sa route nouvelle, assailli par une tempête ou attaqué par des pirates, ou bien encore, en sens opposé, pour éviter un gros temps, il se réfugie dans un port où il est arrêté par ordre de puissance. On peut, d'autre part, se demander dans certains cas, quand surgit un dommage causé à un navire ou aux facultés, si la cause qui l'a provoqué a pour trait dominant d'être un fait de guerre ou un phénomène naturel. Par exemple, par suite de l'extinction des phares, un abordage se produit. Peut-on assimiler cet abordage à celui qui aurait lieu, en toute occurrence, par suite de l'obscurité ou du brouillard, ou bien ne peut-on pas dire que la guerre, en déterminant l'autorité souveraine sur la côte à éteindre les phares, est cause de l'abordage ?

Pour résoudre ces différents problèmes, trois théories ont été proposées. D'après l'une, tout fait qui se rattacherait par un lien même très lâche et d'une façon même très médiate à l'état de guerre maritime serait un risque de guerre prévu comme tel par l'article 2 des polices françaises et par les polices ou les Codes de Commerce des pays étrangers.

Cette théorie sacrifie exagérément les intérêts des assurés, sans nécessité réelle pour les assureurs. En effet, lorsque la guerre existe, il ne serait pas impossible de rattacher plus ou moins directement un sinistre quelconque aux circonstances politiques. En temps de guerre, beaucoup de ports sont fermés, beaucoup de phares sont éteints, nombre d'interdic-

tions de commerce sont proclamées ; il y a plus : toute une partie de la mer est une région dangereuse sur laquelle les navires se hasardent le moins possible. Il en résulte que les autres parties sont sillonnées de vaisseaux plus nombreux qu'à l'ordinaire et que la circulation des bâtiments est, par cela même, complètement déséquilibrée. Dès lors, on pourrait dire que tous les accidents causés par la circulation des vaisseaux ne se seraient pas produits si la guerre maritime n'avait pas existé. L'application de l'article 2 des polices françaises aurait donc pour résultat de supprimer toute protection pour les assurés dès que l'état de guerre existerait quelque part. Dira-t-on que l'intérêt des assureurs l'exige, que, s'il n'en était pas ainsi, la guerre, en multipliant les risques, entraînerait leur ruine ? Ce ne serait pas exact. Sans doute, les dangers habituels de la navigation sont sensiblement augmentés du fait de la guerre, mais pas au point cependant de ne pas permettre aux assureurs d'en accepter la responsabilité si, d'autre part, ils prennent leurs précautions. Or, presque toujours, les primes sont plus élevées en temps de guerre qu'en temps de paix et il est, dès lors, de toute justice que les assurés soient indemnisés des risques ordinaires.

Les tribunaux anglais, pour éviter cet écueil, ont admis la théorie fameuse de la « *causa proxima* » et de la « *causa remota* ». Ils considèrent que sont risques de guerre les faits qui trouvent dans l'état de guerre leur « explication rapprochée », et ils entendent

par là les actes mêmes d'hostilités. Ainsi, le trait caractéristique du risque de guerre est l'élément intentionnel. Cette théorie peut trouver un certain point d'appui dans la définition que nous avons préalablement donnée des phénomènes naturels. Nous avons, en effet, qualifié ainsi tous ceux qui ne résultent pas de l'exercice d'une volonté humaine. Il semble que la guerre soit un ensemble d'actes accomplis par des êtres humains et que le risque de guerre comporte dès lors l'élément intentionnel que la jurisprudence anglaise exige. Mais, si la guerre elle-même est un ensemble d'actions dans le sens psychologique du terme, il n'est pas permis d'en déduire que tous les dommages qu'elle cause doivent, pour être eux-mêmes des conséquences de la réalisation des risques de guerre, dériver d'interventions actives. La théorie de la « *causa proxima* » et de la « *causa remota* » est fausse historiquement. Tout d'abord, les polices anglaises ne prévoyaient pas l'exonération pour les faits suivants prévus par la police actuelle : « la capture, la saisie, la détention et leurs conséquences ou toute tentative pour y parvenir, pirateries excepté, et aussi toutes conséquences d'émeutes, troubles civils, hostilités ou opérations de guerre avant ou après la déclaration ». D'une façon générale, le risque de guerre, sans spécialisation de l'assurance, pour diverses de ses formes particulières, n'avait pas été visé par les polices. L'expression : « toutes conséquences des hostilités » est de date récente. Les pre-

miers faits exceptés de l'assurance par la clause étaient, comme la capture, la saisie, la détention, « des actes » prescrits par des gouvernants ; et en présence de prévisions aussi étroites, il était naturel de leur attribuer comme caractère synthétique l'élément intentionnel. Essentiellement traditionaliste, la jurisprudence anglaise a conservé cette attitude, même en présence de l'extension des risques prévus par les polices. Cependant, il est clair qu'aujourd'hui cette interprétation n'est plus conforme à l'intention des contractants. La volonté des assurés est, en effet, manifeste. En voici la preuve : Il y a une dizaine d'années, ils avaient pris l'habitude de souscrire, en Angleterre, une clause qui les garantissait « contre les risques de guerre exclus par l'article 2 de la police française ».

Les assurés ne se doutaient évidemment pas que les fortunes couvertes auraient été envisagées limitativement et d'après leur interprétation usuelle par les tribunaux anglais (1). Dans ces conditions, la garantie fournie par les assureurs anglais était d'autant plus illusoire que, pour certains faits qui ne sont pas des actes d'hostilités, mais qui néanmoins se rattachent directement à la guerre, comme le changement de route, le choc de torpilles ou de mines sous-marines, la doctrine anglaise est partagée sur le point de savoir s'ils ne constituent pas, non des fortunes de mer, mais des risques spéciaux qui, par suite de leur particularité même, ne seraient couverts ni par l'assurance des

(1) Em. AUDOUIN : *Clunet*, 1904, p. 1039.

risques de guerre, ni par l'assurance des risques habituels. Il n'y a pourtant pas de bien grands inconvénients pour les Compagnies à assurer même les conséquences imprévues, quoique directes, des hostilités. Le grand danger de l'assurance maritime du risque de guerre résulte, nous l'avons vu, de la difficulté de fixer l'opinion du risque, et il est évident que, avant la guerre de 1914, on ne pouvait pas prévoir les dommages multiples et infiniment variés que la guerre entraînerait pour les bâtiments et les cargaisons. Mais, une fois cette difficulté résolue, il n'est pas malaisé de faire état des conséquences involontaires, mais directes, des mesures prises par les belligérants.

Ce n'est pas plus compliqué, à coup sûr, que de supputer les effets des opérations des flottes combattantes.

Selon nous, toutes les conséquences directes, qu'elles soient volontaires ou non, de l'état de guerre, doivent être considérées comme risques de guerre au regard de l'assurance.

Nous allons comparer les solutions auxquelles conduisent ces différents systèmes dans les hypothèses auxquelles elles ont été appliquées et qui comportent chacune un examen individuel, parce que les solutions les concernant dépendent des circonstances de la cause. Nous constaterons ainsi la supériorité du système qui exige un rapport direct entre la guerre et la fortune survenue et qui, en somme, a triomphé

dans la pratique. Il est préférable de commencer cet examen par celles des hypothèses dans lesquelles l'application de ces trois théories peut se faire le plus mécaniquement, en terminant par celles à propos desquelles doivent intervenir des considérations juridiques d'un ordre plus particulier.

§ 1^{er}. Du changement forcé de route ou de voyage
et de ses conséquences.

Un système considère le changement forcé de route ou de voyage comme un risque de guerre maritime, car il y voit une conséquence indubitable, quoique éloignée, de l'état de guerre ; la tempête, l'échouement, l'abordage, les déprédations de pirates qui se sont produites fortuitement sur le chemin suivi par le navire ne sont pas, d'après ce système, des fortunes de mer habituelles.

Cette opinion a été adoptée par la Cour de Bruxelles à propos d'une affaire déjà signalée plus haut au sujet de risques de guerre civile, l'affaire du *Postdam*. Ce navire, on se le rappelle, avait quitté la rade extérieure de Valparaiso à la suite de la projection de nombreux obus qui avaient failli l'atteindre. Le remorqueur ayant lâché trop vite la touline, il alla s'échouer sur le promontoire et il se brisa totalement. La Cour de Bruxelles, réformant la sentence arbitrale antérieurement intervenue (1), estima qu'il y avait là une

(1) AUTRAN : 294, année 1893, p. 66.

fortune de guerre. En France, un jugement du Tribunal de Commerce de Nantes a posé ce principe que si un accident se relie à la guerre en quelque manière, il emporte l'exonération.

Dans l'espèce visée, une cargaison d'ardoises avait été assurée pour un voyage de Saint-Nazaire à Trieste. Le navire rencontra, le 13 mai 1859, près de Sainte-Marie-de-Gorfou, l'escadre française, et l'amiral-commandant informa le capitaine que la guerre était déclarée entre la France et l'Autriche.

Le patron décida aussitôt, avec le consentement de tout l'équipage, de joindre le port de France le plus voisin ; le 23 mai, après avoir touché sur les côtes de Sicile, le bâtiment, étant avarié, fut contraint de relâcher à Terra-Nuova. Le jugement, en date du 22 mai 1861, pour justifier la solution, paraissait invoquer le caractère raisonnable de la décision du capitaine. « Celui-ci, disait-il, devait sauvegarder les intérêts qui lui étaient confiés. »

Mais, précisément, si le changement de trajet est une mesure de prudence, bien rarement il y aura intérêt pour les assureurs à ce qu'il emporte exonération ; et cette solution, si préjudiciable pour les assurés, n'est réellement avantageuse pour personne (1).

Pour les mêmes faits, les tribunaux anglais, appliquant leur théorie de la « *causa remota* » et de la

(1) VIVANTE : *Traité théorique et pratique de l'assurance maritime*, trad. Yzieux, p. 325.

« *causa proxima* », prévoient deux hypothèses : tout d'abord, ils supposent que les pertes résultent effectivement, non des hostilités elles-mêmes, mais de la crainte qu'elles provoquent et des conséquences que ce sentiment entraîne. Plusieurs espèces sont relatives à cette hypothèse. En voici une particulièrement typique.

Un navire allant de Liverpool à Cuba avec un chargement de riz est surpris par la déclaration de guerre hispano-américaine. Il est forcé, pour éviter une capture presque certaine, de revenir à Liverpool, où les riz sont déchargés et emmagasinés en attendant une occasion plus propice de les réexpédier. Les propriétaires du chargement encourent, de ce fait, des frais assez considérables dont ils réclament le remboursement à la Compagnie, laquelle les avait assurés contre toutes les conséquences des hostilités. Ils sont déboutés de leur demande par le motif que ces frais extraordinaires étaient la conséquence directe, non d'un acte d'hostilité, mais de l'exercice du droit, réservé au capitaine par le connaissement, de revenir à son point de départ en cas de force majeure de nature à empêcher l'accès du port de destination. La même solution devrait naturellement être admise dans le cas identique et si fréquent où un navire, qui ne peut entrer au port de destination, par suite de blocus, gagne le port libre le plus voisin pour y débarquer sa cargaison.

La jurisprudence anglaise est même allée plus loin

et a exclu le risque de guerre, même dans des hypothèses où c'est par la force qu'avait été imposé le changement de voyage ; on peut citer en ce sens une espèce typique : un navire de commerce est remorqué par un vaisseau de guerre, lequel l'a indûment saisi ; sa cargaison est gravement avariée par les lames au cours de ce remorquage, effectué à toute allure. La Cour juge que ce risque est couvert par la police ordinaire.

La jurisprudence anglaise s'efforce systématiquement de faire prédominer la notion de la fortune ordinaire ; sans doute, il a été décidé que la capture sur une côte, où le navire a été projeté par suite de la tempête, est un risque de guerre ; mais un arrêt est allé jusqu'à admettre que si l'échouement sur un banc de sable, dans une rade ouverte, avait déterminé la prise de la cargaison par les soldats espagnols d'un fort voisin, cette capture n'était pas un risque de guerre, parce que, si elle ne s'était pas produite, la cargaison eût quand même été submergée (1).

D'une façon générale, les tribunaux français ont adopté une théorie mixte et plus large pour admettre l'existence d'un risque de guerre en matière d'assurance maritime. Peut-être y a-t-il eu quelques divergences sur ce point entre les tribunaux administratifs et les tribunaux judiciaires. Le cas bien connu de l'*Iris* tendrait à le prouver. M. de Courcy raconte le

(1) Clunet, 1898. A. VERNEAUX : *L'assurance des risques de guerre*, pp. 483 et sq. Toutes ces espèces y sont exposées.

sort de ce navire qui, pour se soustraire à une tempête, s'était réfugié, pendant la guerre de Crimée, dans la rade de Sébastopol. Il fut atteint par des obus. Le Conseil d'Etat dit qu'il n'y avait pas risque de guerre, parce que la détermination prise par le capitaine, en arrêtant le voyage, avait pour motif la tempête ; mais la Cour de Cassation fit observer, de son côté, que la tempête n'avait pas directement provoqué la destruction du navire ; dès lors, il y avait, d'après elle, fortune de guerre (1). Dans le même sens, on peut citer une espèce plus récente qui s'est produite au cours de la guerre de 1870 : le 26 septembre 1870, le navire *l'Acapulco* était arrivé en rade du Havre. A cette époque, les éventualités de la guerre paraissaient mettre le port du Havre en danger de siège et de bombardement. *L'Acapulco* reçut de son armateur l'ordre de relever pour Brest, et il obéit ; au mois de mars 1871, lorsqu'il retournait de Brest au Havre, il fut abordé par un trois-mâts neutre anglais, en l'espèce, qui le coula à fond avec sa cargaison. L'un des propriétaires des colis chargés sur le navire fit délaissement à ses assureurs. Ceux-ci en contestèrent la validité, prétendant que leurs risques avaient cessé à partir du relèvement de la rade du Havre, parce qu'ils n'avaient point assuré les risques de guerre dans la police. La Cour de Rouen n'admit point leur prétention : « A la vérité, dit-elle, d'après l'article 2 de la police, l'assuré ne devait pas être

(1) DE COURCY : *Commentaire des polices françaises*, art. 2, p. 18.

indemnisé des risques de guerre; mais, par ces mots, il faut entendre la capture, le pillage ou la destruction du navire par un fait militaire et distinguer soigneusement ces cas de celui où un déroutement a été, à la fois, un acte de prudence et de nécessité commandé par l'imminence d'un risque qu'il était urgent d'éviter à tout prix (1). »

Ainsi, lorsque le changement de voyage a été commandé par le capitaine, les dommages survenus pendant qu'il a lieu sont des risques ordinaires. La jurisprudence, toutefois, oppose à ce cas l'hypothèse dans laquelle le changement de voyage a été rendu inévitable par la violence même exercée par une autorité. C'était le cas du *Francia Elena*. Ce bâtiment avait subi de nombreuses aventures : le 3 août 1872, il était dans le port de Caracoli lorsque le capitaine Schmidt reçut, par dépêche télégraphique, de l'autorité centrale, l'ordre suivant : « Sous la responsabilité de l'Union, vous enverrez le vapeur à Bodegas-de-Bogota. » Cet ordre était motivé par la guerre civile qui s'annonçait. La prescription fut exécutée et, à peine arrivée à Bodegas-de-Bogota, le navire fut occupé par un bataillon de grenadiers sous les ordres du commandant Sanchez. Les propriétaires du navire ou leurs représentants Vengohechea et Cie, avertis, firent immédiatement dresser, le 4 août 1871, devant un officier public, un acte de protestation contre la mesure de violence dont le navire venait

(1) Clunet, 1898, pp. 483 et sq.

d'être l'objet. Le capitaine fit débarquer sans retard une partie de la cargaison, mais il dut interrompre cette opération sur l'ordre donné par le commandant Sanchez de conduire le *Francia Elena* à Conego. Le navire fut amené à Conego avec la force armée qui en avait pris possession. Le capitaine Schmidt se mit de nouveau en mesure de continuer le débarquement des marchandises, mais il fut encore arrêté au cours de cette opération par l'arrivée du navire *le Vengohechea* qui portait un chargement de fusils. Malgré la résistance du capitaine Schmidt, leur cargaison fut transportée par les hommes du commandant Sanchez à bord du *Francia Elena*, qui reçut en même temps l'ordre de reprendre la route de Bodegas-de-Bogota. C'est dans ces conditions que le navire éprouva, le 5 août, un accident qui, aggravé par une crue subite, s'est terminé par une perte totale.

L'arrêt, pour caractériser l'avarie, s'exprimait dans des termes tout à fait significatifs : « Le *Francia Elena* ne manœuvrait plus sous la direction de son capitaine, il avait été livré par un fait de guerre et une volonté supérieure et contraint de subir, à tous risques, les ordres d'un pouvoir dont le capitaine Schmidt était devenu l'instrument passif... » (1).

Concluons : le changement de route et ses conséquences sont risques de mer lorsqu'ils résultent d'une décision du capitaine, celle-ci fût-elle même inspirée par la crainte des hostilités. Ils sont, au contraire,

(1) PORÉE : *Le risque de guerre et l'assurance maritime*, p. 141.

risques de guerre, lorsqu'ils résultent de l'action directe de la violence.

Nous donnerons, par analogie, la même solution aux difficultés que ferait naître un changement de route ou de voyage à la suite de la fermeture d'un port au cours d'hostilités.

Nous verrions là un risque de guerre, parce qu'il aurait pour cause une circonstance brutale d'ordre matériel, et nous admettrions encore la même solution au cas où l'accès du port ne serait pas rendu impossible par un barrage proprement dit, comme l'obstruction d'une rade, par exemple, mais proviendrait d'un blocus plus ou moins effectif. La violation de blocus est toujours, selon nous, une cause de déchéance pour l'assuré ; en l'évitant, il ne saurait s'exposer à aucun grief.

Toutefois, le Tribunal de Commerce de Bordeaux a jugé différemment. Il a fait retomber sur les assureurs des risques de mer le sinistre survenu au navire *l'Abnour*, qui ne put entrer dans le port de Vera-Cruz, alors bloqué par l'escadre française, et se réfugia dans le port de la Havane, où il fut avarié par un orage (1).

L'espèce ne permettait pas d'apercevoir l'inconvénient de la solution adoptée. Mais si l'assuré, payé de toute façon, vu les circonstances de la cause, avait souscrit seulement une assurance des risques de guerre, il n'aurait touché aucune indemnité, et cela

(1) J. M., 1840, 1, p. 111.

pour avoir respecté une interdiction de commerce. Or, il n'est pas possible de dire que, s'il y a débat entre assureurs seulement, la notion de risque de guerre l'emporte, alors que celle de la fortune de guerre prédomine si l'assuré et l'assureur sont en conflit. Cette distinction serait sans base logique et, en conséquence, les accidents issus d'un changement de voyage, après la fermeture d'un port, sont risques de guerre en toute occasion.

§ 2. Jet et abandon de marchandises.

On s'est demandé si le jet prescrit par le capitaine, pendant la poursuite du navire par un capteur, constituait un risque de guerre ou un risque ordinaire. Nous estimons, pour notre part, qu'il est un risque de guerre, malgré un arrêt contraire de la Cour de l'Amirauté de Londres pour le jet de sacs de dollars (1). Ce qui peut faire naître quelque doute sur cette solution, c'est que le jet n'apparaît pas comme le résultat mécanique d'un risque arrivé à un navire ; il suppose une décision du capitaine ; mais en raisonnant de la sorte, on serait amené à considérer que tous les accidents survenus pendant la fuite d'un navire sont des risques ordinaires, puisqu'ils n'auraient pas eu lieu sans l'ordre donné par le capitaine de fuir le capteur et exécuté consciemment par le timonier et les mécaniciens. En réalité, le jet est une manœuvre comme une autre, et on peut ajouter que s'il ne s'était pas

(1) Clunet, 1904. Em. AUDOUIN, pp. 1032 et sq.

produit, la capture aurait quand même été effectuée, de sorte que le dommage subi eût été le même. Donc, tout jet déterminé par la fuite d'un navire poursuivi ou chassé de force d'un port constitue un risque de guerre. Il n'en serait différemment que si le jet avait été prescrit par le capitaine pour faciliter un changement de voyage nécessité par le désir de prévenir certaines hostilités.

Les mêmes règles s'appliqueront à l'abandon de la cargaison.

Si, en présence d'un navire qui poursuit son propre bâtiment, un capitaine ordonne de laisser sur la côte ou au port tout ou partie de la cargaison demeurée ou placée momentanément à terre, la perte en résultant est un risque de guerre. Elle ne serait fortune de mer que si, prévoyant une poursuite, le capitaine avait ordonné le départ de son bâtiment et abandonné les marchandises pour que ce départ fût plus prompt.

De même encore, le jet et l'abandon de la marchandise constitueront un risque de guerre si, pour s'écarter du centre même d'une bataille navale, le capitaine s'y résignait (cas célèbre du navire *l'Adèle* à Odessa, (1). Mais ils ne doivent pas avoir eu lieu en prévision d'hostilités plus ou moins éloignées.

Sans doute, ces solutions seraient à repousser si le capitaine avait manqué de sang-froid et ordonné indûment le jet ou l'abandon. Il y aurait alors eu

(1) Trib. Comm. de Marseille, 15 février 1855, année 1855, t. 33, première partie, p. 75.

baraterie de patron à la charge des assurés; mais cette faute devrait être nettement caractérisée et indubitablement établie.

§ 3. Extinction de phares et feux. — Suppression des balises.

En temps de guerre, bien des phares sont éteints. Des navires, des sous-marins notamment, circulent sans feux pour découvrir l'ennemi et, par suite de cette obscurité, peuvent se produire des échouements ou des abordages. D'après la doctrine anglaise, d'après M. Douglas Owen, consulté sur ce point par le Comité des Assureurs maritimes (1), il y a dans tous ces cas incontestablement fortune de mer. L'abordage, en effet, aurait pu tout aussi bien se produire en temps de paix par suite du manque d'éclairage. La Cour d'Amirauté de Londres a décidé en ce sens qu'un navire avait subi une fortune de mer lorsque, en allant de Rio-de-Janeiro à New-York, il s'était échoué sur la côte des Etats-Unis par suite de l'extinction par les confédérés du phare du cap Hatteras. La Cour de Bordeaux a estimé en sens contraire, le 26 février 1900, que l'abordage d'un navire, *le Foscolia*, par un vaisseau croisant en vue de découvrir l'ennemi pendant la guerre hispano-américaine était un risque de guerre en tant que conséquence directe des hostilités (2). Ce point de vue, à notre avis, nous paraît plus exact.

(1) Clunet, 1904. Em. AUDOUIN, pp. 1032 et sq.

(2) AUTRAN : année 1900-01, p. 175.

Toutefois, MM. de Courcy et René Verneaux proposent une distinction qu'il convient de signaler, sinon d'adopter :

« Lorsque, disent-ils, le capitaine avait connaissance de l'état de guerre, il aurait dû prendre ses précautions, et la cause du risque, dès lors, est la baraterie du capitaine. On se trouve donc en présence d'un risque de mer (1). » Mais la baraterie présente ici une forme exclusivement négative, de sorte qu'elle n'est pas la cause positive du sinistre; d'ailleurs, en fait, bien souvent rien n'aurait permis d'éviter l'accident, et il en est ainsi notamment lorsque la cale a été heurtée par un sous-marin, et, inversement, comme le remarque avec beaucoup de justesse M. Allaert, il était souvent sage de prévoir la guerre et de prendre toutes précautions utiles (2).

La vérité, c'est que, la plupart du temps, il y aura une faute très légère de la part du capitaine. Mais il n'y aura point là un élément suffisant pour décharger les assureurs, car, comme le constatent MM. Lyon-Caen et Renault (3), les événements maritimes présentent le plus souvent un mélange de l'action des éléments et de l'action de l'homme. Or, il n'y a pour ainsi dire pas de sinistres qui ne soient dûs pour une part, souvent infime, à la baraterie de patron.

(1) R. VERNEAUX : *L'assurance du risque de guerre*, Clunet, 1898.

(2) ALLAERT : *De l'assurance des risques de guerre*, Paris, 1900, p. 76.

(3) LYON-CAEN et RENAULT : *Traité de droit commun*, chap. III, sect. III, n° 1235, p. 349.

Du reste, a-t-on fait justement remarquer : « Y a-t-il grand intérêt pour les assureurs ou pour les assurés, du moment où ils peuvent supporter dans nombre de cas les conséquences d'une manifestation de l'état de guerre, à susciter des controverses pour subordonner leur responsabilité ou, au contraire, leur exonération à l'appréciation souvent délicate et parfois un peu arbitraire de la conduite du capitaine ? » Ainsi, l'extinction des phares et feux, lorsqu'elle est immédiatement à la base d'un accident, le fait entrer dans les prévisions de l'article 2 des polices françaises.

Pour des motifs manifestes d'analogie, la même solution s'impose pour les suites de la suppression des balises ou marques marines lorsque les hostilités l'ont provoquée, par exemple afin de faciliter les naufrages des navires ennemis embarrassés par leur direction.

§ 4. Torpilles et mines sous-marines. — Épaves.

La doctrine et la jurisprudence anglaises estiment que le fait de heurter une torpille ou une mine sous-marine, hors la projection volontaire par un belligérant, ne constitue jamais un risque de guerre. C'est, d'après les uns, une fortune de mer, d'après les autres, une fortune *sui generis*.

Selon l'opinion française, les heurts de torpille constituent des risques de guerre ; et d'ailleurs, le modèle obligatoire (à peine d'exclusion du Comité des Assureurs maritimes de Paris) des polices de 1898

et le texte le plus fréquemment usité depuis la guerre de 1914 font figurer les explosions de torpilles parmi les risques de guerre exclus de l'assurance.

Toutefois, deux conditions doivent être remplies.

Tout d'abord, il faut que l'explosion se produise dans la zone des hostilités; il faut, en outre, que la guerre ne soit pas terminée.

Cette double nécessité s'explique facilement. Longtemps après qu'elles ont été lancées ou posées, les mines et torpilles sont entraînées par les courants parfois à des distances considérables. Lorsque leur choc produit alors un sinistre, on ne peut plus établir entre celui-ci et la guerre aucun rapport direct. Il y a plus : si le conflit maritime est à l'autre bout du globe, s'il est de date lointaine, très vraisemblablement l'engin explosé est une torpille de remonte. En tout cas, le risque de guerre ne se présente pas et il y a, en fait, impossibilité radicale à prouver la projection de la torpille, cause de l'accident, par un vaisseau belligérant au cours d'une bataille navale.

M. Em. Audouin (1), M. Porée (2) sont d'accord pour exiger que le choc se soit produit dans les limites de la zone et de la phase dangereuses.

Mais, alors, on peut se demander comment déterminer les limites territoriales ou chronologiques soit de la zone, soit de la phase susindiquées ?

La localisation se refuse manifestement à tout cri-

(1) Articles de Clunet.

(2) Chap. II, p. 115.

terium légal. Les tribunaux apprécieront donc, en tablant sur des éléments géographiques, s'il est normal que la torpille provienne d'un combat.

A première vue, au contraire, il semblerait plus admissible d'assigner au risque de torpilles, comme fortune de guerre, des bornes dans la durée.

On pourrait proposer le traité de paix si, dès l'armistice, le lancement de torpilles n'avait pas, en principe, cessé.

Mais l'armistice lui-même n'est parfois qu'un moment dans la lutte internationale et parfois il prend fin à la suite de violences qui en précèdent le terme.

En vérité, en droit comme en fait, le risque de torpilles, en tant que fortune de guerre, n'est pas fatalement limité à la période exacte qui s'écoule entre la déclaration de guerre et la signature de la paix par les Etats belligérants. Les juges décideront donc souverainement si, malgré la conclusion du traité de paix, la guerre est l'origine du heurt de la torpille.

« En pareille matière, ce ne sont pas les actes officiels qui comptent, mais uniquement les faits. »

Ainsi raisonneraient sans doute les juridictions continentales si elles avaient à statuer sur la question qui, jusqu'ici, ne leur a jamais été déférée (1).

Appliquons notre théorie.

Même en temps de paix, certains ports sont bordés

(1) Il y a une exception : Trois jours après la paix entre la Bulgarie et la Turquie, en 1914, le vapeur *Orsin*, de Trieste, touchait une mine dans le port de Varna. Un procès en naquit. La guerre actuelle nous a empêché d'en connaître la solution.

de bancs de torpilles, afin de parer à une attaque subite. Les navires ne peuvent s'y aventurer avec sécurité que sous la conduite d'officiers du port. Supposons qu'un navire soit détruit dans la rade par une torpille ou qu'un de ces engins se soit détaché du banc et qu'on puisse établir qu'il est allé heurter, en haute mer, un navire. Il n'y aurait pas risque de guerre, et la raison en est visible. La seule préparation de la guerre serait la cause de l'avarie. Du reste, des accidents de cette sorte sont rares, et quel intérêt pour les Compagnies à s'exonérer de risques aussi exceptionnels ?

Ce n'est pas tout : malgré la généralité des termes concernant les explosions de torpilles ou de mines sous-marines, la police obligatoire de 1898 (1) et celle qui est en usage depuis la guerre actuelle n'assurent pas contre les risques provoqués par la mise dans certains ports de mines ou de torpilles.

D'abord, en ce qui touche la police de 1914, elle n'est, en général, souscrite que pour les présentes hostilités. Il faudrait donc envisager le maintien de certaines de ces clauses après le conflit.

Même en pareille occurrence, les polices dont il s'agit ne devraient point s'appliquer aux risques que nous examinons : les explosions de torpilles n'y sont envisagées que comme des genres d'accidents ou fortunes de guerre, et ce terme général les prévoit.

Que décider si, durant une guerre, une torpille

(1) Voir page 7.

aménagée dans une rade protégée, même avant la guerre, de la façon que nous avons indiquée, atteint un bâtiment ou des marchandises? Pourrait-on raisonnablement soutenir que l'avarie, également possible en temps de paix, ne perdrait pas, du fait de la guerre, son caractère de risque ordinaire? Nous ne le pensons pas.

La disposition des torpilles répondait à une éventualité. Celle-ci, une fois réalisée, l'accident provient d'un fait accompli qui en est la cause directe. Et il importe bien peu aux assureurs de supporter la charge d'un risque de plus parmi les innombrables risques dont ils répondent en vertu de clauses expresses que, depuis la guerre, tous les propriétaires prudents se sont hâtés de souscrire.

Mais, bien entendu, quelles que pussent être les circonstances de l'explosion, cette dernière redeviendrait fortune de mer quand l'habileté du capitaine aurait permis de l'éviter.

La baraterie du patron est, en effet, par elle-même un risque ordinaire.

Un arrêt anglais, cité par M. Douglas-Owen, pose un principe du même ordre dans une hypothèse analogue.

Un capitaine sait que l'ennemi a placé une torpille dans un chenal. Par son ordre, le navire passe par un autre chenal. Il y a fortune de mer si une manœuvre maladroite provoque un échouement (1).

(1) DOUGLAS-OWEN : *Déclaration of War*, p. 78.

De même, l'absence de tout risque de guerre serait juridiquement certaine dans l'hypothèse suivante que la guerre actuelle a failli faire surgir.

Le Gouvernement Britannique, pour éviter la contrebande de guerre et faciliter l'exercice du droit de visite à bord des bâtiments neutres, avait manifesté son intention de parsemer de mines la Manche et la Baltique. Seuls, des timoniers choisis par lui auraient connu les lieux d'immersion et pu diriger les vaisseaux.

Cette décision ne semble pas, à la vérité, avoir été mise à exécution, mais il est clair que l'armateur qui aurait négligé de choisir un timonier désigné par la Grande-Bretagne eût commis une baraterie. On ne saurait sans un défi au bon sens, lui permettre d'exposer d'une manière aussi évidente le bâtiment, l'équipage et la cargaison.

Sans doute, le libre choix du timonier comme des autres gens de l'équipage est un droit naturel qui ne peut être dénié à l'armateur. Mais l'exercice d'un droit, lorsqu'il aboutit à une destruction de richesse, lorsqu'il porte atteinte aux intérêts et même, éventuellement, à la vie des tiers, est un cas indéniable d'abus du droit.

Ajoutons que, plus particulièrement en législation française, l'article 1382 du Code de Commerce attache à « tout fait quelconque de l'homme », sans qu'il soit question de violation d'un droit, le caractère d'un délit civil. Il serait, d'ailleurs, évidemment

excessif de faire supporter aux assureurs des périls volontairement encourus.

Toutes nos solutions devraient être reproduites si un navire était atteint, puis dégradé ou coulé par des épaves qui, à l'examen, se révéleraient comme les débris d'un vaisseau ou d'un de ses agrès, à la suite d'une bataille navale. Près du centre du conflit, peu de temps après, le lien de cause à effet serait apparent entre la guerre et la fortune survenue. Il serait des plus lâches, au contraire, si un grand espace avait été parcouru, si une longue période de temps s'était écoulée depuis que la destruction du vaisseau aurait laissé une épave à la mer.

Quand doit-on dire que l'espace est grand, que la période est longue ? Ce sont là de pures questions de fait dépendant uniquement du pouvoir d'appréciation des juges, et précisément pour ce motif il y aurait rarement matière à discussion.

§ 5. Corruption des marchandises.

La guerre entraîne fréquemment, par suite de blocus, d'interdictions de commerce, d'arrêts ou de changements de route, une prolongation dans la durée du voyage. Si ce fait amène une corruption ou une détérioration des marchandises, doit-on reconnaître qu'il y a là un risque de guerre ?

Sans doute, la guerre était indispensable pour que ce dommage se produisit. Mais, en réalité, l'échauffement des marchandises chargées provient de germes infectieux qui existaient indépendamment de la guerre et que celle-ci n'a fait que développer, et il y a lieu, en conséquence, d'appliquer la théorie dite du « vice propre ».

Ce terme désigne « un principe inhérent à la chose assurée elle-même, qui, indépendamment des accidents de mer, produit la détérioration ou la destruction plus ou moins rapide de cette chose » (1). L'article 352 C. Comm. écarte de l'assureur la responsabilité du vice propre. Déjà l'ordonnance de 1681 (art. 29 du livre III, titre VI) admettait cette décharge au profit de l'assureur, et il en est de même du Code de Commerce allemand (art. 821, 1^o et 3^o), du Code italien (art. 615, 2^e alinéa) et de la loi anglaise de 1906 (art. 55, alinéa 6).

Cette règle affecte tout aussi bien les risques de guerre que les risques ordinaires. Du reste, aux termes de l'article 3 du modèle du 1^{er} septembre 1913, les polices françaises, qu'elles portent sur le risque de mer ou sur le risque de guerre, excluent l'assurance du vice propre. Et les juridictions des différents pays se prononcent unanimement en faveur de cette solution favorable aux assureurs. Une application toute récente en a été faite par le Tribunal de Commerce de Marseille. Durant la guerre italo-

(1) LYON-CAEN et RENAUT : t. VI, p. 352.

turque, la fermeture des Dardanelles avait déterminé un séjour prolongé du vapeur grec *Zeus* à Constantinople, pendant une traversée du Danube à Marseille. Deux cents tonnes de maïs avaient été assurées par le Comptoir d'Escompte de Mulhouse. Le maïs avait fermenté et l'expert maritime affirmait que le stationnement à Constantinople était la cause d'une augmentation, dans la proportion de 35 0/0, de l'avarie initiale.

Les assureurs des risques de guerre, comme ceux des risques ordinaires, avaient été mis en cause dans le débat. Les seconds seuls ont été déclarés responsables par le Tribunal. Celui-ci observait, en effet, que l'accident premier était indépendant de tout risque de guerre et constituait la cause efficiente et immédiate du dommage subi par la marchandise (1), lequel, à raison de stipulations particulières de la police, était couvert par les assureurs des risques ordinaires.

Même jurisprudence en pays étranger, notamment en Angleterre, puisque le risque ne peut paraître se rattacher à l'échauffement par une relation intentionnelle, et en Belgique (2).

(1) AUTRAN : t. XXIX, p. 76.

(2) Signalons deux sentences arbitrales encore inédites : l'une, d'Anvers (22 janvier 1914), affirme la responsabilité des assureurs ordinaires en cas d'échauffement, à propos du cas du navire *le Torrington* ; l'autre, également d'Anvers et s'appliquant plus spécialement à la clause d'Anvers, affirme la même responsabilité à la suite du blocus dans les Dardanelles du navire *Condylis* (9 février 1900).



CHAPITRE V

Nous avons, dans le précédent chapitre, étudié la notion précise du risque de guerre. Nous pénétrons maintenant au cœur même du sujet, et nous devons rechercher quelles conditions doivent être nécessairement remplies pour que l'assurance de ces risques soit légalement possible. Dans le chapitre suivant, nous déterminerons quels effets cette assurance comporte.

Certaines conditions sont communes à l'assureur et à l'assuré; d'autres ne concernent que l'assuré seulement.

§ 1^{er}. Conditions communes à l'assureur et à l'assuré.

On s'est tout d'abord demandé si l'assureur et l'assuré pouvaient être de nationalités ennemies. Une guerre éclate : le risque de guerre avait été assuré par un ressortissant d'un Etat qui entre en guerre avec l'Etat auquel appartient par la nationalité le propriétaire du navire ou de la cargaison. Cette assurance reste-t-elle valable malgré les hostilités? La question se posera à plus forte raison si l'on sup-

pose qu'une assurance est contractée au cours de la guerre par les nationaux de gouvernements belligérants.

Nous n'avons pas à entrer dans l'examen de cette question. Elle ne se rattache pas, en effet, directement à l'assurance du risque de guerre. Elle se pose pour tous les contrats et pour toutes les assurances entre ressortissants d'Etats ennemis, même lorsque celles-ci portent sur les risques ordinaires ou sur les fortunes de mer en général.

D'après un premier système, l'assurance resterait valable à quelque moment, d'ailleurs, qu'elle ait été contractée. On fait observer en ce sens que le contrat d'assurance ne règle que des relations entre particuliers et que la guerre est une relation d'Etat à Etat qui n'a pas pour effet de rendre ennemis les particuliers qui ressortissent de ces Etats. Il serait, dès lors, injuste de permettre à des individus, considérés en eux-mêmes, de violer, sous prétexte de guerre, les engagements valablement contractés. Au Congrès international de 1910, qui réunit à Copenhague des représentants nombreux du parti socialiste, furent votées des décisions qui, tendant à la diminution des armements navals, visaient le maintien, en cas d'hostilités, des relations commerciales entre les belligérants et, partant, des assurances.

En émettant des vœux de cette nature, on ne tient pas compte de l'importance toute particulière que présente le commerce de mer pour la défense natio-

nale. Celui-ci, on l'a fait observer bien souvent, est indispensable à la vie même d'un Etat envisagé comme entité sociale. Le ravitaillement de la population dont les ennemis s'efforcent toujours d'arrêter le fonctionnement, surtout dans les guerres contemporaines, le ravitaillement même des troupes dépendent de la régularité des transports maritimes. Malgré la Déclaration de Paris de 1856, des bâtiments privés peuvent être utilisés dans certains cas à titre de croiseurs auxiliaires ou le seraient si, d'aventure, la Déclaration de Paris venait à être violée par un des belligérants. Aussi, n'est-il en rien exagéré de dire que le sort de la marine militaire est étroitement lié au sort de la marine marchande. Il serait donc contraire à l'ordre public de chaque Etat que ses nationaux pussent assurer le risque de guerre des nationaux de la partie adverse. L'assurance, en effet, a précisément pour objet de faciliter la circulation des mers par la sécurité qu'elle donne aux propriétaires de navires et de marchandises.

On pourrait, il est vrai, objecter que lorsque l'assurance a été passée avant les hostilités, cette considération d'ordre public, dont la violation entraîne la nullité du contrat, n'existait pas au moment du contrat. Aussi a-t-on proposé d'admettre seulement dans cette hypothèse que les contrats d'assurances passés dans ces conditions seraient simplement suspendus pendant la durée du conflit. En réalité, il est bien plus simple d'admettre que les contrats d'assurances

contiennent tous une stipulation tacite d'annulation pour le cas où un conflit éclaterait entre les Etats auxquels appartiennent les signataires. D'ailleurs, à la lutte politique survit parfois longtemps une lutte économique dont les exigences imposent la nullité définitive de la convention.

L'assurance du risque de guerre suppose toujours, nous l'avons vu, un relatif désintéressement de la part de l'assureur, et il serait paradoxal de maintenir cette assurance alors qu'elle comporte une certaine faveur personnelle qui ne cadrerait pas avec la lutte qui divise le gouvernement de l'assureur et celui de l'assuré.

En France, la tradition constante, affirmée d'une façon particulièrement énergique durant la guerre de Sept-Ans, atteste l'impossibilité dépasser valablement des contrats d'assurance du risque de guerre et, du reste, de tous les risques, entre ennemis. Sans doute, durant la guerre de Sept-Ans, les Anglais rembouraient le montant des prises de la monarchie effectuées par les navires français. Mais notre jurisprudence a toujours décidé en sens opposé.

§ 2. Conditions relatives à l'assuré.

Il arrive fréquemment que la survenance du risque de guerre soit imputable aux fautes du propriétaire ou du capitaine patron. Par exemple, le propriétaire du navire, s'il est en même temps armateur, a

oublié de mentionner exactement sur le connaissement toutes les marchandises transportées. Le voyage du navire n'étant pas connu, celui-ci est arrêté au cours du trajet, quoique neutre, par un bâtiment d'un Etat belligérant. La destination des marchandises n'étant pas entièrement indiquée sur la charte-partie, la cargaison est saisie; c'est là une prise imputable à la faute du propriétaire armateur. Ou bien, on peut supposer que le capitaine se laisse corrompre par un des Etats en lutte : il conduit le navire dans un lieu où une prise prévue et d'avance acceptée par lui est effectuée. Le propriétaire du navire peut-il s'assurer valablement contre les faits de guerre provenant de sa baraterie de patron? En ce qui concerne sa propre faute, les règles du droit commun conduisent à admettre que, s'il peut s'assurer contre les conséquences de ses fautes, légères ou très légères, il ne le peut, au contraire, contre les conséquences de son dol ou même de sa faute lourde.

En ce qui concerne le capitaine, l'assurance des effets de sa baraterie devra être toujours considérée comme valable. Une stipulation expresse à cet égard n'a rien de contraire à l'ordre public, car une personne peut valablement se décharger des conséquences de la faute d'une autre. La plupart des législations étrangères où la baraterie de patron n'est pas, en principe, exclue de l'assurance, admettent que les fautes du capitaine, lorsqu'elles auront entraîné un risque de guerre, devront être considérées comme

n'emportant pas exonération. C'est ce qu'a décidé le Tribunal de Lubeck au cours de la guerre de Sécession, le 29 septembre 1868, à propos du cas du sudiste Brène, qui, capitaine à bord d'un navire de commerce ressortissant d'un Etat du Nord, avait lui-même, avec une partie de l'équipage, effectué la saisie de son propre bâtiment (1). La jurisprudence anglaise admet également que l'assurance porte en principe sur la baraterie du patron.

En France, sauf clause contraire, le Code de Commerce (art. 353) exclut en principe la baraterie de patron de l'assurance maritime. *A priori*, même en matière de risque de guerre, toute fortune due à une faute du capitaine devrait être considérée comme n'étant pas comprise dans l'assurance.

Une étude spéciale doit être consacrée à deux sortes de barateries commandées par le propriétaire ou par l'armateur ou commises par le capitaine : le transport de contrebande et la violation de blocus.

Toutes ces solutions sont aisément compréhensibles. L'assurance du risque de guerre étant, par elle-même, une opération des plus dangereuses, on conçoit que les assureurs aient admis en fait, dans l'intérêt de leur sécurité, une restriction en ce qui concerne la faute du propriétaire ou la baraterie du capitaine. Mais, en soi, une telle assurance n'a rien d'illégitime, et il n'y aurait pas d'inconvénient théorique ou pratique à ce qu'elle fût parfois contractée.

(1) *Jur. du Havre*, 1863, II, 229.

§ 3. Contrebande de guerre.

La contrebande de guerre consiste dans l'objet d'une interdiction, faite même pour les neutres, de transporter à destination d'Etats belligérants certaines marchandises considérées comme pouvant être d'une utilisation militaire. Au début de chaque guerre, les Etats font paraître une liste des marchandises qu'ils entendent considérer comme contrebande de guerre et saisir à ce titre s'ils en surprenaient le transit. Le transfert de contrebande apparaît donc comme une baraterie de patron, et nous devons nous demander par quel principe est régie cette baraterie d'une nature un peu particulière.

On pourrait tout d'abord soutenir que le transport de contrebande est une baraterie comme une autre, dont l'assurance est possible, car, hormis le cas dans lequel elle a été effectuée au détriment du gouvernement dont soit l'assureur soit l'assuré est le ressortissant, elle n'a rien de contraire à l'ordre public de l'un ou de l'autre. On ajoute même que, la plupart du temps, les Etats neutres ont un intérêt caché à favoriser la contrebande de guerre au préjudice des belligérants. Ce raisonnement doit être repoussé. Il n'est pas admissible que les législations des neutres tolèrent la violation par les particuliers des devoirs de la neutralité; sans doute, il ne serait pas juste de laisser les particuliers neutres à la merci de l'appréciation des gouvernements belligérants sur la légitimité du

transport de toutes les marchandises dont ils interdisent la circulation. Mais ce sont là des questions à débattre entre les gouvernements neutres et les gouvernements belligérants, et les particuliers ne peuvent que se soumettre à la décision du gouvernement belligérant, car celle-ci doit être considérée comme acceptée tacitement par leur propre gouvernement.

Il y a plus : la contrebande de guerre est contraire au devoir de l'humanité, car, en la pratiquant, les neutres prolongent les conflits.

Un seul cas peut susciter une difficulté : c'est lorsque l'assurance de la contrebande de guerre a été faite pour des marchandises dont le transport est prohibé par le gouvernement ennemi de celui dont ressortit l'assureur ou l'assuré. Il serait peut-être utilitaire d'admettre, en pareil cas, la validité de l'assurance, mais il serait contraire à toute notion de justice de considérer comme valable de la part d'un Etat l'encouragement de conventions qui reposeraient sur la violation par un neutre des devoirs de la neutralité ou même sur une trahison de l'Etat ennemi par un ressortissant de ce dernier. L'assurance de la contrebande de guerre devra donc être toujours considérée comme frappée de nullité absolue.

Nous sera-t-il permis d'ajouter une considération supplémentaire qui ne se réfère plus aux principes du droit des gens, mais se rattache plus particulièrement à la théorie commerciale du contrat d'assurance ? En principe, toute marchandise indûment

transportée doit être prise et saisie. La surveillance effectuée par les neutres doit être normalement présumée suffisante pour empêcher le transport. Dès lors, est-il bien conforme à l'esprit du contrat d'assurance que celle-ci puisse porter sur des risques dont la survenance est presque certaine ? Une assurance ainsi conçue ne devient-elle pas un pari ; convention qui, d'après le Code civil (art. 4565) et nombre de législations étrangères, ne crée que des obligations naturelles ?

Les rédacteurs des polices françaises adoptées par le Comité de Paris, ont été, sans doute effrayés par les dangers de l'assurance de la contrebande de guerre, et celle-ci est, en principe, exclue de la convention qui interdit l'assurance de tout commerce « prohibé ou clandestin ». Il est vrai que cette défense n'est pas obligatoire, à peine d'exclusion du Comité des Assureurs Maritimes de Paris. Mais c'est, sans doute, parce qu'en fait bien rarement les assureurs se hasarderaient à faire une convention portant sur la contrebande de guerre ?

Ayant ainsi analysé la prohibition de l'assurance de la contrebande de guerre, trois questions restent à examiner :

D'abord, quels sont les effets de cette assurance ; ensuite, quand y aura-t-il assurance du transport de contrebande dans des conditions de nature à emporter la nullité et, enfin, grâce à quel criterium pourra-t-on reconnaître la contrebande de guerre.

Pour nous, la nullité de l'assurance de la contre-

bande de guerre est une nullité d'ordre public : elle devra donc être soumise au régime habituel de cette catégorie de nullités. Pendant longtemps la jurisprudence leur appliquait l'adage : « *In pari causa turpitudinis melior est causa possidentis.* » Dès lors, l'assuré aurait dû renoncer aux primes versées et n'aurait jamais pu réclamer l'indemnité. Mais on sait que, dans ces dernières années, des tendances nouvelles se sont manifestées dans la jurisprudence relativement au régime des nullités d'ordre public. Lorsque la convention est synallagmatique, le créancier qui a déjà touché certaines sommes ou reçu certaines choses, est obligé de les restituer, d'après la jurisprudence contemporaine, alors que, précédemment, étant « possesseur », il les conservait, sans que le cocontractant eût le droit de rien obtenir. Aussi est-il probable qu'actuellement les tribunaux, tout en interdisant la réclamation de toute indemnité, obligeront la Compagnie à la restitution des primes versées antérieurement.

En ce qui concerne le moment où l'existence d'une contrebande de guerre devra être reconnue, on a soutenu que la simple prévention de contrebande, lorsqu'elle avait déterminé une emprise matérielle du bâtiment ou des marchandises, était de nature à entraîner la nullité (1). Mais les déchéances au préju-

(1) Voir : Arrêt précité de Bordeaux du 10 octobre 1910. — Nous savons que, en fait, cet argument a été présenté au cours des plaidoiries.

dice des assurés ne sauraient être fondées sur de simples présomptions, qui peuvent même être injustifiées ; le danger pour les assurances réside dans le transport de contrebandes effectives et, seul, ce transport pourrait, de façon constante, porter un préjudice grave aux compagnies d'assurances. C'est donc seulement quand la saisie pratiquée par l'Etat belligérant aura été validée par le Tribunal des prises que l'assureur aura le droit de faire valoir judiciairement la nullité de l'assurance.

Mais alors se pose le dernier problème : à quel criterium le Tribunal appelé à statuer devra-t-il s'attacher pour reconnaître qu'il y a contrebande de guerre et, par conséquent, nullité du contrat ? Devra-t-il s'incliner obligatoirement devant la décision du Conseil des prises qui aura validé la saisie ? Une telle attitude serait contraire au principe constant en procédure de l'indépendance réciproque des tribunaux. Elle serait, en outre, contraire aux règles du droit international privé sur l'exequatur, quand c'est un Conseil des prises étrangères qui a proclamé l'existence de contrebande. On sait, en effet, que, d'après une doctrine généralement adoptée, l'exequatur comporte un certain pouvoir d'appréciation du Tribunal français à l'égard de la légitimité du jugement étranger. En d'autres termes, la sentence de juges étrangers n'est exécutoire en France qu'après avoir été approuvée au fond comme en la forme par un tribunal français. Il serait singulier que ce même pou-

voir d'appréciation n'existât pas lorsqu'il s'agit, dans une affaire d'ailleurs différente de celle jugée par le Conseil des prises, et de la part d'un tribunal français, de faire état pour la qualification juridique de certains biens, et plus spécialement pour déterminer si les biens constituent ou non de la contrebande de guerre, de l'appréciation émise par des juges étrangers.

Il n'y aurait pas davantage lieu, pour un tribunal français auquel on demanderait l'annulation d'un contrat d'assurance, de s'incliner devant l'appréciation de notre Conseil des prises validant la saisie opérée par un bâtiment français ; car, même en pareil cas, subsisterait le principe de l'indépendance réciproque des juridictions.

Les mêmes règles doivent être posées pour ce qui est de la contrebande douanière. Celle-ci n'est pas plus tolérable de la part d'un Etat au détriment d'un autre que la contrebande de guerre ne l'est de la part d'un Etat neutre au détriment d'un Etat belligérant. Les Etats doivent assurer le respect réciproque de leur législation intérieure : il y a là une exigence de la courtoisie internationale. Au reste, ces règles douanières font souvent l'objet de conventions internationales qu'un Etat ne peut, sans manquer à ses obligations, laisser violer par la conclusion d'assurances de ce genre. L'ancienne police de Nantes excluait expressément la contrebande douanière de l'assurance.

§ 4. Violation de blocus.

La violation de blocus est, au même titre que la contrebande de guerre, une violation des devoirs de la neutralité. Elle doit donc entraîner rupture du contrat-d'assurance du risque de guerre. Telle est, du reste, la solution des polices françaises, lesquelles excluent l'assurance de tous événements quelconques résultant de violation de blocus, de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin (art. 4, 1^o). Mais, pour que la nullité de l'assurance s'applique en cas de violation de blocus, il faut qu'il s'agisse d'un blocus qui ait été notifié, car, faute de notification, le blocus serait inexistant. Toutefois, nous n'irons pas jusqu'à exiger une notification expresse comme l'exige le Droit international; cette notification pourrait être tacite. Du moment que le blocus est connu, nous estimons qu'il y aurait rupture du contrat d'assurance et, à plus forte raison, exprimerions-nous la même opinion si le blocus violé n'était qu'un blocus fictif, contrairement aux exigences de la Déclaration de Paris de 1856. Nous avons, en effet, plusieurs fois remarqué que les règles de l'assurance maritime du risque de guerre reposent sur les nécessités de commerce et non pas sur les principes du droit international. Que le blocus forcé soit un blocus non notifié ou même un blocus fictif, il n'en est pas moins vrai qu'il entraîne une aggravation des risques du voyage. Ces risques sont, à coup sûr, moindres quand le blo-

cus est fictif : tant mieux pour l'assuré ; mais si, d'aventure, ils se réalisent, l'assuré doit en supporter la responsabilité. En vain objecterait-on que cette règle est toute relative et n'existe que dans les polices françaises. Ce ne serait pas exact. Car l'assurance des effets de la violation du blocus n'en constituerait pas moins un pari comme l'assurance de la contrebande de guerre, d'après la théorie à laquelle nous sommes ralliés.



CHAPITRE VI

Après avoir étudié les conditions de l'assurance maritime du risque de guerre, il convient d'en étudier les effets, et cela, à trois points de vue : en ce qui concerne leur portée, leur nature, et leur durée :

1° Portée de l'assurance du risque de guerre

On divise d'ordinaire les dommages causés par un événement de guerre en deux catégories : les uns, d'ordre matériel, consistent dans des lésions du bâtiment ou de la cargaison ; les autres appelés, assez improprement d'ailleurs, dommages immatériels, consistent, comme les autres, dans des préjudices d'ordre pécuniaire, mais provenant de circonstances économiques et non pas de la destruction mécanique ou chimique du navire ou des marchandises chargées. Ces dommages, dits immatériels, se réduisent donc, en somme, à la dépréciation commerciale des marchandises.

Au point de vue pratique, il ne semble pas que l'on puisse en apercevoir d'autres, de sorte que ces dommages n'atteignent jamais que la cargaison par opposition au bâtiment.

On s'est demandé si la dépréciation des marchandises devait être, sauf convention expresse, considérée comme couverte par l'assurance des marchandises contre le risque de guerre. Déjà Emerigon avait envisagé la question. Il estimait que cette assurance ne devait pas être présumée, car elle aurait été illicite comme contraire au principe que l'assurance n'est qu'un contrat d'indemnité ; sinon, elle aurait été une forme de l'assurance du profit espéré (1).

Il subsiste quelque chose de cette idée dans l'opinion beaucoup plus moderne de Cruysmans ; celui-ci estime qu'en ne limitant pas l'assurance au dommage précis éprouvé par l'assuré, en tenant compte de tous les préjudices qu'il a probablement subis, on accroitrait dans des proportions inadmissibles la responsabilité des assureurs (2).

Des considérations du même ordre ont inspiré la jurisprudence ; elles transparaissent dans un arrêt de la Cour de Paris en date du 25 novembre 1839. La Compagnie « Le Lloyd français » avait assuré le 14 avril 1838, aux sieurs Cardozo et Séchés, à Paris, la somme de 12.000 francs sur marchandises chargées à bord du navire *le Casimir*, capitaine Lecomte, pour le voyage du Havre à La Vera-Cruz.

Le navire étant en cours de voyage, des manifestes du Président de la République Mexicaine, de nature à causer des troubles, soulevèrent les craintes des

(1) EMERIGON, chap. 1^{er}, sect. 4.

(2) HOGHE et CRUYSMANS : *Commentaire sur la police d'Anvers*, p. 114.

expéditeurs, augmentées par l'annonce du blocus, par une escadre française, des côtes mexicaines.

Les sieurs Cardozo et Séchès crurent devoir redoubler les précautions qu'ils avaient déjà prises.

En conséquence, le Lloyd français, moyennant une augmentation de prime de un et demi pour cent, prit à sa charge, par un avenant à la police d'assurance, les risques de guerre, capture, hostilités, représailles et molestations provenant de tous gouvernements généralement quelconques, peuples ou puissances reconnues ou non reconnues par le Gouvernement français, et les sujets desdits peuples et gouvernements, ainsi que de toutes les conséquences qui pourraient en résulter.

Le navire étant arrivé en vue de La Vera-Cruz ne put, par suite du blocus, pénétrer dans le port. Le capitaine reprit donc la route du Havre, où il rentra le 23 août.

C'est alors, après le débarquement des marchandises, que les assurés firent signifier au Lloyd français le délaissement autorisé par l'article 369 du Code de Commerce ; puis, dans des conclusions subsidiaires, ils réclamèrent 4.000 francs de dommages-intérêts à raison de la dépréciation qu'avaient subie les marchandises pour leur défaut d'arrivée à La Vera-Cruz.

Une sentence arbitrale du 30 décembre 1838, confirmée par la Cour de Paris, repoussa la demande

en indemnité fondée sur la dépréciation probable subie par les marchandises (1).

En sens contraire, un arrêt de la Cour de Bruxelles déclare qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre le dommage matériel portant sur la quantité ou la qualité des marchandises et le dommage immatériel résultant soit de leur dépréciation au lieu de débarquement, soit de la diminution de leur valeur par l'augmentation des frais qui les grèvent. Il s'agissait d'une cargaison débarquée et vendue à Constantinople pour éviter le blocus des ports de la mer Noire (2). La Cour de Bruxelles appuyait sa décision du 24 mars 1882 sur le motif suivant :

« Attendu que si, dans l'espèce, l'impossibilité de vendre favorablement la marchandise à Constantinople n'est pas le résultat d'une fortune de mer et tient uniquement à la situation politique de cette ville au mois de mai 1877, cette impossibilité n'est elle-même qu'une conséquence du débarquement rendu nécessaire par le blocus, c'est-à-dire d'un des faits de guerre compris dans le contrat d'assurance ; en définitive, c'est toujours le blocus qui est la cause primordiale et directe de tous incidents successifs qui ont contribué à aggraver le dommage dont la partie intimée fournit la réparation... »

Il suffit, pour repousser cette argumentation, de remarquer que tenir compte même des conséquences

(1) *Journal du Palais*, I, p. 670.

(2) *Jurisprudence Anvers*, 82, 1, p. 104.

indirectes de l'état de guerre serait, en cas de conflit, considérer comme risques de guerre à peu près toutes les conséquences d'avaries susceptibles de se produire pendant une période d'hostilités. Pareille solution aboutirait à la ruine des assurés par suite de l'application de l'article 2 des polices françaises, et à celle des assureurs lorsqu'ils auraient couvert le risque de guerre en vertu d'une clause expresse.

En résumé, la dépréciation de la marchandise n'est pas, en principe, comprise dans l'assurance des risques de guerre. Cette solution provient en doctrine et en jurisprudence du désir de ne pas multiplier abusivement au préjudice des assureurs les effets du contrat qu'ils ont souscrit.

Sans doute un tel système aboutira pratiquement à annuler l'assurance de certaines molestations, par exemple celle résultant de l'élévation malveillante de tarifs douaniers. Mais il est précisément très souhaitable que les tribunaux soient déchargés du soin d'évaluer certains préjudices qui se refusent à toute appréciation sérieuse.

2^o Nature des effets de l'assurance des risques de guerre

Pour être complet, signalons que toutes les polices, notamment les polices françaises, font de la prise une cause valable de délaissement. Cela est conforme, du reste, à l'article 369 du Code commercial.

3^e Durée des effets du risque de guerre

Même si la guerre se termine avant le moment prévu par la police comme devant mettre fin au contrat, les primes devront être versées durant toute la période fixée par la convention, c'est-à-dire, en général, jusqu'à la fin du voyage, à moins que l'assurance n'ait été conclue à temps, ce qui arrive assez fréquemment. Ce point est fixé par une jurisprudence déjà ancienne.

Le 9 pluviôse an XI, les armateurs du navire *la Côte-d'Or* l'avaient fait assurer à Bordeaux pour le voyage de Brest à Pondichéry et Chandernagor. La prime pour les risques de mer était 40 00 et, pour le cas éventuel de guerre, 25 00. Le 15 ventôse an XI, départ du navire sous le commandement du capitaine Dufresne. Il était au cap de Bonne-Espérance le 1^{er} prairial de la même année, et le 24 messidor à Pondichéry. Des inquiétudes le firent dérouter et, au lieu de poursuivre jusqu'à Chandernagor, dernier lieu de sa destination, il revint, le 3 fructidor, à l'Île-de-France. Les assureurs ne s'en crurent pas moins autorisés à réclamer la prime de 25 00 stipulée par le contrat d'assurance, en cas de guerre, tandis que, de leur côté, les assurés soutinrent que, d'après ce même contrat, ils ne devaient que la prime de 40/0 pour les simples risques de mer.

Sur ces prétentions respectives, le Tribunal de

Commerce de Bordeaux rendit, le 5 germinal an XII, un jugement au profit de quelques-uns des assureurs et condamna les assurés, sous menace de contrainte par corps, à payer l'augmentation de la prime convenue en cas de guerre. Le 5 fructidor de la même année, un jugement arbitral fit droit à la demande des autres assureurs.

Ces décisions favorables aux assureurs s'appuyaient sur cette considération que le *Côte-d'Or* avait navigué trois mois et six jours pendant la guerre, que les termes des deux contrats du 9 pluviôse an XI devant être entendus dans leur sens propre, et le temps des risques étant réglé par la stipulation, les assureurs n'en avaient été déchargés que le jour où l'entier déchargement du navire avait été mis à terre à l'Ile-de-France.

Ce n'est que forcément, remarquait le jugement que le capitaine Dufresne a abandonné les lieux de risques déterminés par le contrat. Or, là où le déroutement est forcé, ces mêmes lieux se retrouvent aux yeux de la loi; la clause de ces contrats doit être prise à la lettre, sans aucune extension, et il est de principe que le fait de guerre, avant l'arrivée du bâtiment à sa destination, donne droit de faire valoir la stipulation de l'augmentation de prime; dans l'hypothèse il faut prendre cette clause dans le sens que les parties avaient entendu y attacher de part et d'autre, c'est-à-dire considérer la déclaration de guerre et ses effets comme des événe-

ments incertains qu'elle ajoutait à ceux qui devaient former la matière desdits contrats; dès qu'il y a eu déclaration de guerre, c'est-à-dire longtemps avant l'arrivée du navire *la Côte-d'Or* à l'Île-de-France, il n'a plus été possible de dire que ce navire était étranger au fait de la guerre; il ne serait pas plus raisonnable de soutenir que l'absence de risque effectif équivaut à l'absence de risque possible.

Sur appel, un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 26 mars 1806, confirma le jugement en adoptant les motifs des premiers juges.

Les assurés se pourvurent en cassation pour contravention aux principes en matière d'assurance et violation de la loi dudit contrat.

L'assurance, comme pour tous les contrats aléatoires, disait-on pour les demandeurs, se compose de chances d'un côté, d'un prix de l'autre; ces chances sont la matière unique de la convention; l'assureur s'en charge moyennant une somme déterminée et en garantit l'assuré. Ainsi des risques et une prime proportionnée aux risques, voilà ce qui constitue l'essence de cette espèce de contrat. La prime est nécessairement calculée sur les dangers de perte et, comme ils sont plus grands en temps de guerre, elle devient, par cette raison, plus forte.

Ce n'est donc pas le fait de la guerre déclarée dans tels ou tels parages qui est susceptible d'augmenter la prime, c'est uniquement celui des hostilités, c'est la possibilité d'être attaqué, avarié par un ou plu-

sieurs combats, peut-être même capturé; d'où il résulte que, malgré la déclaration de guerre en Europe entre la France et l'Angleterre, tant que la nouvelle n'en est point parvenue aux Indes, les vaisseaux des deux nations ont pu y voguer, y trafiquer avec la même sécurité qu'en temps de paix et n'y ont couru que les dangers ordinaires de la mer; dès lors, l'augmentation de prime attachée à des chances nouvelles ne saurait être due ou exigible. Dès lors, disaient les demandeurs, le navire *la Côte-d'Or* étant arrivé à sa destination à l'Ile-de-France le 3 fructidor an XI, il n'a point couru pendant sa navigation les risques de guerre, puisqu'il est constaté par un règlement de la Chambre de Commerce de Bordeaux que la possibilité de ces risques, pour les navires venant d'Europe à l'Ile-de-France, n'avait commencé que le 7 fructidor an XI; puisque le navire a joui, jusqu'au terme de son voyage des avantages de la paix qui n'a point été troublée dans les parages indiens par la rupture survenue entre les gouvernements d'Europe, il est clair que la prime d'assurance ne saurait être réglée autrement que sur le pied de paix, puisque c'était la convention des parties, et que la Cour de Bordeaux, en décidant le contraire, en posant en principe que le fait seul de la déclaration de guerre, sans hostilités, sans possibilité de risques, donne lieu à l'augmentation de la prime, a violé la loi du contrat et tous les principes élémentaires en matière d'assurance.

La Cour de Cassation rejeta cette prétention, et il est évident que cette solution s'imposait. On peut remarquer, en effet, que l'absence de tout péril, dans certains cas, est précisément la contre-partie des dangers immenses que présente en général pour les Compagnies l'assurance du risque de guerre (1).

(1) *Rép. dr. mar.*, n° 1713.



CHAPITRE VII

Preuve du risque de guerre.

Il suffira d'un mot pour signaler que, d'un accord unanime, la fortune de mer doit être présumée.

C'est à l'assureur qui invoque le risque de guerre à en prouver l'existence. Cette solution se justifie sans peine.

Deux cas doivent être prévus ; pour la légitimer :

1° Polices s'appliquant aux risques ordinaires, à l'exclusion des risques de guerre ;

2° Polices s'appliquant aux risques de guerre, non aux risques ordinaires.

Dans les deux hypothèses, la même raison milite en faveur des assurés.

On est, en effet, actuellement bien d'accord pour reconnaître que sont, en principe, risques de mer

(1) LYON-CAEN : *Traité*, VI, 1416.

Cass., 14 janvier 1890, D. 91, I, 433 ; texte, p. 437 ; note 6, *in fine*, p. 435.

Cass., 9 décembre 1902, D. 03, I, 111 ; note.

tous les événements qui se produisent sur mer, sans qu'il soit besoin de démontrer que la mer n'en est pas l'origine. Par conséquent, tous les risques qui se réalisent au cours d'une navigation maritime sont, *a priori*, risques de mer, et il faut faire constater des circonstances particulières pour qu'ils échappent à cette qualification. Ces conjonctures ne sauraient évidemment être présumées. Les risques de guerre, partant, sont exceptionnels et doivent être établis lorsqu'ils sont invoqués (1).

Ajoutons qu'il est conforme aux principes généraux de la procédure que les faits qui servent de bases à des exceptions soient démontrés par ceux qui en excipent.



(1) LYON-CAEN : *Ibid.*



CHAPITRE VIII

L'assurance par l'État.

Les périls inhérents à l'assurance maritime du risque de guerre ont éloigné les Compagnies d'assurance de couvrir fréquemment ces risques. Au cours de la guerre actuelle, la nécessité est apparue en France et en Angleterre d'une intervention de l'Etat en vue de suppléer à l'abstention des compagnies privées. Dès l'année 1913, le Gouvernement Britannique avait constitué un Comité en vue d'organiser cette sorte d'assurance. La réglementation introduite par ce Comité est demeurée longtemps secrète et elle n'a été publiée et mise en vigueur qu'une fois la guerre commencée.

En Angleterre, l'assurance par l'Etat porte sur tous les navires et sur toutes les cargaisons à la seule condition que le bâtiment ou les marchandises naviguent sous pavillon britannique. Peu importe que le transit ait lieu avec la métropole ou avec une colonie

anglaise. Le principal souci de la Commission a été de protéger les intérêts du commerce de mer britannique. La Commission a déclaré expressément qu'elle ne chercherait pas à réaliser un profit ; mais, d'autre part, elle a pris soin expressément de garantir l'Etat contre des responsabilités financières incalculables.

Pour organiser l'assurance d'Etat, on a utilisé des organismes déjà existants en Angleterre. Durant les guerres précédentes, les armateurs s'étaient constitués en « clubs », c'est-à-dire en mutuelles ; ces clubs ont continué à fonctionner durant la guerre de 1914.

Voici dans quelles conditions.

On a d'abord distingué l'assurance sur corps et l'assurance sur facultés.

En ce qui concerne l'assurance sur corps, une nouvelle distinction a été faite entre les navires circulant au moment de la déclaration de guerre et les navires qui partiraient après.

Pour ce qui est des premiers, les mutuelles les ont assurés pour leur valeur partielle ou totale. L'Etat anglais les a réassurés pour 80 0/0 de leur valeur totale.

L'Etat n'a pas voulu prendre une responsabilité excessive en assurant la totalité de la valeur du navire ; mais, d'autre part, aucune prime n'a été exigée par l'Etat, puisqu'il ne s'agissait pas de réaliser un profit. L'assurance a porté jusqu'à l'arrivée du navire au port de destination et pour une période de huit

jours francs après leur arrivée. Une fois la guerre commencée, la circulation des navires a repris. L'Etat a continué à assurer dans la même proportion de 80 0/0 les navires en partance. Mais, cette fois, il pouvait, sans manquer à la justice, exiger un versement de primes. Toutefois, un maximum de 5 0/0 a été fixé. Si ce chiffre avait été dépassé, l'assurance d'Etat aurait pu manquer le but qu'elle se proposait, c'est-à-dire de suppléer à l'inertie volontaire des assureurs privés. Il ne fallait pas cependant que l'Etat fût dupe de sa générosité, et la Commission en a fixé un minimum d'ailleurs assez faible de 1 0/0. Les clubs ont continué à assurer les navires en partance dans la proportion de 20 0/0 et, en rémunération, ils ont touché 20 0/0 des primes. Afin d'éviter que les navires ne fussent exposés impunément par les armateurs ou par les capitaines à des dangers provenant des hostilités, certaines précautions ont été imposées à tous les navires, soit à ceux déjà en cours de voyage au moment de la déclaration de guerre, soit à ceux en partance après cette date. L'Etat assurant sans prime partie des navires de la première catégorie, a légitimement exigé que les armateurs se soumettent en tous points, et à peine de déchéance, aux ordres de l'Amirauté. La même obligation a été imposée pour la date de départ des navires après l'ouverture des hostilités, mais l'assuré a, s'il ne veut pas se soumettre aux exigences gouvernementales à cet égard, le droit d'obtenir la résiliation du contrat.

En ce qui concerne la procédure du règlement des avaries, il a été stipulé que l'Etat aurait un représentant dans le conseil de direction de chaque club. En cas de désaccord entre le représentant de l'Etat et les membres du Conseil sur les conditions d'un règlement d'avaries, les Cours de Justice apprécieront.

L'Etat a également assuré les cargaisons à l'exception, toutefois, de celles se trouvant sur mer au moment de l'ouverture du conflit. Pour celles-ci, la Commission a estimé que l'assurance aurait été trop onéreuse pour l'Etat parce que au risque naturel provenant de la guerre serait venu s'adjoindre le danger d'une fraude dans l'évaluation des marchandises en cours de voyage. Celles-ci étant détruites, aucune expertise n'aurait plus, en effet, été possible au sujet de leur valeur. D'autre part, les propriétaires auraient pu colluder avec des assureurs pour présenter des polices fictives et antidatées à l'effet d'indiquer à l'Etat la valeur des chargements.

L'assurance ne reste donc possible que pour les marchandises chargées après la déclaration de guerre. Un bureau d'Etat a été organisé avec l'assistance d'un secrétaire permanent et d'un conseil d'experts ; ici, encore, un maximum de 5 0/0 et un minimum de 1 0/0 ont été fixés pour le taux des cours. Pour éviter à l'Etat le danger des évaluations exagérées de la cargaison, le Bureau central de Londres qui, seul, a qualité pour assurer les marchandises, exige la production des polices couvrant les risques ordinaires,

polices qui doivent avoir été signées par des Compagnies d'assurances approuvées.

Telle est l'économie du système établi par la Commission et qui a été mis en vigueur dès les premiers jours du conflit européen.

L'exemple de l'Angleterre a inspiré au Comité des Armateurs français l'idée de suggérer au Gouvernement l'assurance d'Etat du risque maritime de guerre. Ce vœu a été écouté, et il était de toute nécessité qu'il en fût ainsi. En effet, malgré l'absence de renseignements statistiques précis relativement à l'assurance maritime du risque de guerre par les Compagnies privées, il est incontestable que, durant les premiers mois du conflit actuel, très peu de Compagnies ont consenti à souscrire l'assurance du risque de guerre ; et encore faut-il observer que la plupart de celles qui ont accepté ce risque ne l'ont fait que pour leur clientèle personnelle.

Sans doute, on doit observer que, depuis, l'assurance maritime du risque de guerre est entrée dans la pratique des Compagnies privées. En effet, si considérable qu'il fût, ce risque est apparu, au bout de quelques mois, comme plus facilement déterminable.

Au début de la guerre, l'abstention de l'Etat aurait eu un double inconvénient : elle aurait porté un coup des plus redoutables au commerce de mer et, par répercussion, elle aurait nui au ravitaillement de la population civile. Il semble que cette seconde consi-

dération ait préoccupé le Gouvernement Français beaucoup plus que la première. A cet égard, son attitude diffère très nettement de celle du Gouvernement Britannique.

Cette divergence s'explique : si important que puisse être pour la France le commerce de mer, il n'est pas pour elle, comme pour l'Angleterre, une des principales ressources de la nation. L'obligation pour l'Etat de couvrir des risques extrêmement périlleux dans l'intérêt d'une catégorie de commerçants, abstraction faite des intérêts de la population, envisagée dans son ensemble, était en France moins impérieuse, mais on n'en pouvait dire autant du ravitaillement : garantir celui-ci était au premier chef une fonction d'Etat que le gouvernement ne pouvait abandonner aux initiatives privées.

Un décret du 11 août 1914 institua donc une Commission exécutive des achats et transports par mer effectués en vue d'assurer l'alimentation nationale et, le surlendemain, un autre décret organisait l'assurance maritime du risque de guerre. En France, l'Etat n'assure que les navires qui réalisent la double condition de battre pavillon français et d'être immatriculés dans un port français. La première condition seule est exigée par l'Etat anglais, mais cette opposition s'explique sans peine. L'Etat anglais protège un commerce existant tout aussi bien pour ses colonies que pour sa métropole. L'Etat français, lui, ne se soucie que de sa métropole pour la protéger contre la pénurie d'aliments.

En ce qui concerne les cargaisons, celles qui sont importées en France peuvent être assurées, pourvu qu'elles soient transportées par navire battant pavillon français, allié ou neutre. Malgré les protestations du Comité central des Armateurs de France, cette disposition a été maintenue, et elle se conçoit puisque la protection de l'armement national n'a été que le but accessoire de l'assurance maritime, tandis que l'importation devait être encouragée quel que fût le navire par lequel elle s'opérait. Quant aux marchandises exportées, le décret organique ne les assurait que si elles étaient chargées sur un navire immatriculé dans un port français. Mais un décret postérieur, du 10 octobre 1914, a autorisé la Commission à conclure des assurances identiques même lorsque le navire était allié ou neutre. Là encore les protestations du Comité des Armateurs français proviennent d'une compréhension imparfaite de l'objet de l'assurance d'Etat ; celle-ci a pour but l'intérêt général de la population tout entière, dont il importait de rétablir la vie normale, en favorisant l'extension du commerce national.

Du reste, quoique reposant sur une conception insuffisante du but poursuivi par l'Etat, ces protestations ne paraissent pas dénuées de tout fondement lorsqu'on les envisage en elles-mêmes, et il est peut-être un peu abusif que l'Etat ait favorisé les négociants, les commissionnaires adonnés à l'exportation plutôt que les armateurs, lesquels sont tout aussi

dignes que tous autres commerçants des faveurs gouvernementales.

L'Etat assure les bâtiments et les marchandises contre les risques de guerre énumérés par l'article 2 des polices françaises, c'est-à-dire tous dommages, avaries, contributions de frais et pertes qui surviendraient au navire assuré par guerre, hostilités, émeutes, représailles, arrêts par ordre d'une puissance, captures, prises et molestations de gouvernements et autorités quelconques, amis ou ennemis, reconnus ou non reconnus, explosions de torpilles, mines sous-marines, et généralement par tous accidents ou fortunes de guerre.

Sur ce point, toutes les polices sont identiques.

Examinons maintenant, d'après le plan que nous avons adopté dans cette étude, les conditions et les effets de l'assurance maritime par l'Etat.

La première condition est le versement d'une prime par l'assuré. Cette prime ne pourra excéder 5 0/0 de la somme garantie : l'Etat n'a pas entendu réaliser un profit.

En second lieu, les polices n'assurent pas contre la baraterie de patron.

Dans les premières polices, l'armateur était tenu de se conformer aux ordres généraux donnés par l'autorité maritime avant le départ du navire : les polices plus récemment rédigées exigent que le capitaine, avant de quitter un pays étranger, prenne chaque fois les ordres du consul français. L'assurance con-

siste dans le versement d'un capital, et il a même été admis que, pour ces versements, l'ordonnancement immédiat serait délégué par le Ministre des Finances. Mais les propriétaires ne seraient pas indemnisés de prises de l'Etat ou de ses alliés. L'assurance ne porte pas sur les préjudices afférents à l'opération commerciale de l'armateur et sur les dommages et pertes résultant de prohibitions d'exportation. Les mêmes raisons qui avaient imposé cette restriction aux Compagnies d'assurances ont déterminé l'Etat à admettre cette solution. Pour les navires de pêche, la diminution de valeur de l'armement est considérée comme compensant la perte de la marchandise. Toutefois, une exception est admise en faveur de la pêche des crustacés, dont la valeur, en cas de risque de guerre, figure dans l'évaluation de l'indemnité.

Indépendamment du versement de l'indemnité, le délaissement est admis en cas de prise ou d'arrêt par ordre de puissance si l'assuré le préfère au règlement par avances, seul admis dans les autres cas.

L'assurance est conclue pour un voyage déterminé. Pendant longtemps, la Commission exigeait que le voyage fût d'au moins deux mois. Une réduction à un mois a été admise pour la navigation de pêche à Terre-Neuve.

Un système de police flottante, d'abord ignoré, a été organisé ensuite par la Commission.

En principe, l'assurance d'Etat est facultative, et

nous terminons l'examen de ses conditions de fond par cette remarque d'un caractère général. Ceci se comprend aisément, car la Commission apprécie les cas où l'assurance sera utile au ravitaillement national ou pourrait entraîner pour l'Etat des responsabilités excessives. Mais le Ministre de la Marine a donné des instructions pour qu'on se montre très libéral dans cet examen et que, en fait, presque aucune assurance ne soit refusée.

La procédure est fort simple. Il le fallait. Une demande est rédigée, remise à la Commission, sans intervention obligatoire d'un courtier assermenté. Le Ministre ou, par délégation, le Président de la Commission, signe après discussion de la prime par la Commission.

Tous litiges seraient tranchés, à notre sens, par le Conseil d'Etat statuant conformément aux dispositions du Code de Commerce.

CONCLUSION

L'examen auquel nous nous sommes livrés dans cette étude nous a montré l'importance des risques de guerre, et le conflit actuel a mis en lumière l'impossibilité où se trouvaient les Compagnies de les assurer à raison de leur gravité et de ce qu'ils ont d'imprévu. Néanmoins, il importe à la prospérité du commerce de mer et à l'intérêt général que les armateurs ne restassent pas exposés sans ressource aucune aux dangers résultant des hostilités. Il fallait donc trouver un organisme assez résistant pour se substituer aux Compagnies privées. C'est dans ce but que la France et l'Angleterre ont été amenées à introduire en cette matière l'assurance d'Etat, qui apparaît ainsi comme l'aboutissement nécessaire de l'évolution de l'assurance maritime des risques de guerre. Il y a là à la fois une évolution juridique et un phénomène social intéressant. La nécessité de l'intervention de l'autorité publique est indubitablement un exemple et un argument non pas définitif certes, mais précieux cependant, en faveur des théories étatistes qui, voyant dans l'assurance un instrument de prévoyance sociale, tendent à en faire un monopole entre les mains des gouvernements.

Imprimerie L. WOLF
13-15, rue Pierre-Corneille
Rouen



Imp. L. Wolf
Rouen